DIE HEUTIGE SEEKRIEGFÜHRUNG

KONTERADMIRAL

Friedrich Lützow



Von Binnenwasserstraßen und neuen Seekriegsgebieten

VERLAG „DIE WEHRMACHT“, KG., BERLIN



KONTERADMIRAL FRIEDRICH LÜTZOW

DIE HEUTIGE SEEKRIEGFÜHRUNG

VON BINNENWASSERSTRASSEN UND NEUEN SEEKRIEGSGEBIETEN

1942

VERLAG »DIE WEHRMACHT« KG., BERLIN

Aufnahmen: Kriegsberichter Pietzsch (4), Kriegsberichter Kramer (3), Kriegsberichter Weiß (3), Kriegsberichter Bastke (1), Kriegsberichter Dietrich (1), Kriegsberichter Eimke (1), Kriegsberichter Kratochwil (1), Kriegsberichter Krause (1), Kriegsberichter Lagemann (1), Kriegsberichter Mehl (1), Kriegsberichter Redlich (1), Kriegsberichter Ripken (1), Kriegsberichter Schlemmer (1), Kriegsberichter Schöppe (1), Kriegsberichter Schubert (1), Kriegsberichter Techow (1), Kriegsberichter Wichura (1).

Druck: Berliner Verlagsanstalt GmbH., Berlin SW 68

DER BRITISCH-BOLSCHEWISTISCHE ÜBERFALL AUF IRAN

„Szenen, in denen zwei mächtige, angeblich christliche Reiche, England und Rußland, leichtsinnig mit Wahrheit, Ehre, Anstand und Gesetz spielten, wobei das eine Reich nicht einmal Bedenken trug, die barbarischsten Grausamkeiten zu begehen, um seine politischen Absichten durchzuführen und Persien dahin zu stoßen, wo alle Hoffnung auf eine Erneuerung schwindet . . . Bei der Verfolgung russischer Interessen und des britischen Handels sind unschuldige Menschen in Massen hingeschlachtet worden. Niemals wird ein Wort verloren über die Millionen von Geschöpfen, deren Leben aufs Spiel gesetzt, deren Recht mit Füßen getreten und deren Eigentum beschlagnahmt wurde." Dieses zusammenfassende Urteil über die Geschichte Persiens ist in dem Buch des Nordamerikaners Morgan Shuster enthalten, das 1912 unter dem Titel „Die Erdrosselung Persiens" erschien. Die Ereignisse, die zu dem vernichtenden Urteil über Großbritannien und Rußland führten, waren kurz folgende: Im Jahre 1907 hatten die beiden Weltmächte das berüchtigte Abkommen geschlossen, nach dem Nordpersien unter russischem, Südpersien unter britischem Einfluß stehen sollte. Das persische Volk selber war natürlich nicht um seine Meinung gefragt worden. Unruhen und Aufstände waren seine Antwort. Die Perser erkannten, daß das Abkommen den ersten Schritt zur Teilung ihres Reiches bedeutete, und wandten sich in ihrer Not an die Regierung der Vereinigten Staaten. Diese schickte Morgan Shuster, der als Generalschatzmeister mit durchgreifender Tatkraft und großem Erfolg Ordnung zu schaffen begann. Solche Ordnung aber war den Russen und in ihrem Schlepptau den Briten zuwider. Innerhalb eines Jahres brachten die Vertreter Rußlands und Großbritanniens es so weit, daß der Amerikaner sich gezwungen sah, von seinem Amt zurückzutreten. Morgan Shuster faßte seine persischen Erfahrungen in dem erwähnten Buch zusammen, das eine einzige Anklage gegen die russische und englische Regierung ist. Shuster sprach darin auch die Vermutung aus, daß Großbritannien sich damals so verbrecherisch nachgiebig gegen

die Barbareien Rußlands zeigte, um seine Hilfe gegen Deutschland zu erkaufen.

Genau so findet sich heute die Londoner Regierung mit den Bolschewisten zusammen, um auf dem Wege über Persien den geschlagenen Sowjetheeren neues Kriegsgerät zuzuführen und so womöglich mit sowjetischer Hilfe die Blockade, die im Westen gescheitert ist, im Osten wirksam zu machen. Wenn der britische Minister Eden am 30. August 1941 in einer auch an das Volk von Iran gerichteten Rede daran erinnerte, daß weder Großbritannien noch die Sowjetunion einen Fußbreit Boden des Iran beanspruchen und ihre Truppen zurückziehen wollten, sobald es die militärische Lage gestatten würde, so ist dies eine Lüge und zugleich ein Zeichen der Notlage Großbritanniens, dessen Politik nur noch aus der Hand in den Mund lebt. Dieses Versprechen ist genau so wertlos wie die Zusicherungen, die Großbritannien 1919 gab, als es Persien gegen die Bolschewiken unterstützen wollte. Schon damals waren die Versprechungen leere Worte: ihre Flottille auf dem Kaspischen Meer ließ sich die Londoner Regierung von den Bolschewiken einfach wegnehmen; in Nordpersien wichen die britischen Truppen kampflos vor den bolschewistischen Horden zurück, in Südpersien wurde das zur Sicherheit und Ordnung aufgestellte englische Schützenkorps aufgelöst und das Land der Anarchie und dem Räuberunwesen ausgeliefert. So erfüllte England damals sein Versprechen an Persien. Was man danach von den heutigen Versprechungen zu halten hat, ist unschwer zu folgern.

Persien führt seit 1935 den Namen Iran. Iran ist ein Kaiserreich von 1,6 Millionen qkm Flächeninhalt, also so groß wie die britischen Inseln, Frankreich, Spanien und Italien zusammengenommen; seine Bevölkerung zählt 15 Millionen Menschen. Das Land grenzt im Norden an das Kaspische Meer, im Süden an den Persischen Golf, dessen Ostufer ganz zu Iran gehören. Die Nachbarn sind im Norden östlich und westlich des Kaspischen Meeres die Sowjetunion, im Westen zu geringem Anteil die Türkei, zu überwiegendem Teil der Irak, das alte Zweistromland Mesopotamien, über das sich Großbritannien seit dem Weltkrieg den beherrschenden Einfluß anmaßt; im Osten endlich Afghanistan und Belutschistan.

Der Herrscher und Kaiser Irans, der soeben von den Briten und Bolsche-

wisten zur Abdankung gezwungen wurde, war Rheza Pahlewi, ein aus Nordpersien stammender General, der 1921 durch einen Staatsstreich das unglückliche Land aus den durch England und die Sowjetunion verschuldeten Wirren herausriß und 1925 von der Nationalversammlung zum Schachin-Schah, zum erblichen Kaiser des persischen Reiches, gewählt wurde. Ein Dichter besang gelegentlich einer Lobrede auf den Kaiser seine Abstammung vom König Darius und stellte eine Stammtafel auf, die den jetzigen Herrscher mit dem unvergeßlichen Heldenkönig aus dem Altertum verbinden sollte. Denn obwohl die Herrschaft des Perserkönigs Darius 2500 Jahre zurückliegt, bedeutet sie dem iranischen Volk noch heute etwas Lebendiges, weil Darius in der Tat zu den größten und edelsten Führergestalten der Weltgeschichte gehört. Seine vornehme Gesinnung gründete sich auf Zarathustras ehrwürdige Religionslehre. Seine Bestrebungen um Handel und Verkehr waren bewunderungswürdig. Neben dem Bau der 2500 km langen „Königstraße" durch ganz Kleinasien bis zur persischen Hauptstadt Susa, neben der Einrichtung einer musterhaften Reichspost im Lande ließ er auf See eine Entdeckungsfahrt von der Mündung des Indus um Arabien bis Suez ausführen, von dort einen Kanal nach dem Nil graben und Vorbereitungen für eine Umschiffung von Afrika treffen, die jedoch in den Anfängen steckenblieb. Darius ist für den selbstbewußten Perser noch heute der Inbegriff einer stolzen Vergangenheit. Besieger und Nachfolger des letzten Königs jener großen Zeit wurde im Jahre 330 der Mazedonier Alexander der Große.

Die wechselvollen Schicksale des Perserreiches in den folgenden anderthalb Jahrtausenden müssen wir übergehen. Im Persischen Golf erschienen von Europa her zuerst um das Jahr 1500 die Portugiesen, deren berühmter Admiral Albuquerque damals alle wichtigen Punkte des Indischen Ozeans von Aden bis zur Malakkastraße in seine Gewalt brachte und im Persischen Golf vor allem Ormus, die belebteste Siedlung im ganzen vorderen Indischen Ozean, und die jetzt wieder häufig genannten Bahrein-Inseln für Portugal besetzte.

Die portugiesische Herrschaft im Golf wurde im 17. Jahrhundert zuerst durch die Holländer, bald darauf durch die Engländer abgelöst. Für England spielte jedoch in den kommenden Jahrhunderten der Handel im Persischen Golf eine mehr und mehr untergeordnete Rolle im Vergleich

zu dem Verkehr mit Indien. Die Briten hatten bis zum 20. Jahrhundert auch nicht den Ehrgeiz, von den Küstenplätzen im Golf aus maßgebenden Einfluß auf das Land Persien zu gewinnen. Sie begnügten sich damals noch mit dem Übergewicht an der Küste und zur See, hier wie im Roten Meer, im Hinblick auf Indien. Jeden fremden Pos en am Golf aber, mochte er auch nur zu Handelszwecken eingerichtet sein, sah Großbritannien als einen gefährlichen Vorstoß gegen seine Verbindung mit Indien und damit gegen eine der wichtigsten und empfindlichsten Lebensadern des Weltreichs an. Der britische Premierminister Palmerston kleidete vor 100 Jahren einmal seine Sorge um sie in die harmlos-freundlichen Worte: „Wie ein Edelmann, der im Norden und Süden des Landes große Besitzungen zu eigen hat, nicht alle dazwischenliegenden Landstrecken zu besetzen wünscht, sondern zufrieden ist, wenn ihm die Gasthöfe an der Straße offenstehen und ihn mit guten Hammelrippchen und tauglichen Postpferden versehen, so ist es England auf der Straße nach Indien um die offene Tür und um die Bequemlichkeit der Durchfahrt zu tun.“ Die Wirklichkeit sah ernster aus als diese irreführende Äußerung. „Offene Tür“ — das hieß im Munde der Briten, daß keinem anderen die Gasthöfe offenstünden, nicht an der Hauptstraße und nicht an den Seitenwegen, die in sie münden, also auch nicht im Persischen Golf.
Die englische Politik zwischen 1500 und 1914 liefert auf Schritt und Tritt Beweise für die Nervosität, mit der man in Großbritannien die Lage in diesem Golf beobachtete. 1900 hat Rußland durch einen Geheimvertrag mit dem Schah von Persien die Erlaubnis erwirkt, die beiden Küstenplätze Bushier und Bender Abbas am Persischen Golf zu besetzen; ein russisches Kanonenboot erscheint in Bender Abbas, um die Anlage einer Kohlenstation vorzubereiten. Sofort läßt die britische Regierung ihre Entschlossenheit zu jedem Widerstand und zur Besetzung der beiden Häfen durch britische Schiffe erkennen und wiederholt 1903 ihre Drohung mit der feierlichen Erklärung, der Einfluß der britischen Regierung im Golf müsse das oberste Gesetz für die dortige Politik sein. Rußland, durch den japanischen Krieg und die Revolution 1904—05 geschwächt, muß nachgeben, erreicht zwar in einem Abkommen vom Jahre 1907 das Zugeständnis des Einflusses in Nordpersien, erkennt aber dafür in aller Form die uneingeschränkte Vormachtstellung Großbritanniens sowohl in Südpersien

wie vor allem im Golf an. Nach solcher Entspannung der Gegensätze zwischen den beiden Weltmächten auf diesem Schauplatz finden sie sich leichter als vorher zusammen in der immer unverhüllter auftretenden Feindschaft gegen Deutschland. Rußland will sein Ziel, die Beherrschung Konstantinopels, durch die Niederwerfung Deutschlands erreichen und wirbt dazu um Unterstützung durch Großbritannien, das schon 1908 seine bedingungslose Bereitschaft erklärt, gegebenenfalls an der Seite Rußlands gegen Deutschland-Österreich kämpfen zu wollen. Noch einmal scheint die 1907 gefundene Einigung wieder in die Brüche zu gehen: von 1912 ab bekundet Rußland die Absicht, eine Bahn durch ganz Persien vom Norden bis an den Golf zu bauen. England leistet, wie zu erwarten, Widerstand gegen diesen Plan und gegen jede internationale Hafenkonzession am Golf. Dennoch hat Rußland seinen Zweck erreicht: es hat das Gespenst des Bahnbaues nur beschworen, um England für den beabsichtigten Angriff auf Deutschland noch mehr an sich zu fesseln. Aus Furcht vor der Entfremdung des asiatischen Weltreichs geht Großbritannien 1914 in die ihm gestellte Falle: am 25. Juli, unmittelbar vor Ausbruch des Weltkrieges, warnt der britische Botschafter aus Leningrad: „Wenn wir Rußland jetzt im Stich lassen, können wir nicht hoffen, jenes freundliche Zusammengehen mit ihm in Asien fortzusetzen, das von so lebenswichtiger Bedeutung für uns ist." Solchen Warnungen entspricht die Londoner Regierung 1914 durch ihren Entschluß zum Krieg. Der Persische Golf hat einen deutlich spürbaren Anteil daran.

Natürlich hat die deutschfeindliche Propaganda nicht versäumt, uns in der vorder- und mittelasiatischen Frage die Schuld zuzuschieben: der von der deutschen Politik nur aus wirtschaftlichen Gründen unterstützte Bau der deutschen Bagdadbahn mußte als Beweis für unsere Welteroberungspläne herhalten. In Wirklichkeit ist er den britischen Staatsmännern in der Zeit ihres Gegensatzes zu Rußland erwünscht gewesen. Im Jahre 1900 äußerte sich der Premierminister Lord Salisbury einmal zum österreichischen Botschafter: „Wir können die Konzessionen an Deutschland nur mit Freude begrüßen, da Deutschland sich auf diese Weise in der Frage des Persischen Golfs unseren Interessen nähert."

Aber freilich, mit dem Persischen Golf durfte die deutsche Bagdadbahn nicht in Berührung kommen. Schon bevor unser Plan amtlich in Er-

scheinung getreten war, im Jahre 1899, hatte Großbritannien den Scheich von Koweit — dort war der natürliche Endpunkt der Bahn am Persischen Golf — durch Geheimvertrag verpflichtet, ohne Englands Genehmigung kein Gebiet abzutreten. Auch der persischen Regierung teilte man aus London mit, daß man keiner europäischen Macht eine Aufsicht oder Gerichtsbarkeit über die Häfen am Golf gestatten würde. In diesem Punkte wurde man in London noch anmaßender, nachdem man sich 1907 mit den Russen geeinigt hatte. Jetzt forderten die Briten, daß die Endstrecke der Bahn im Kriegsfall bedingungslos in ihrer Hand sein müsse. Trotz anfänglichem Nachgeben fand Deutschland ausgerechnet in den spannungsreichen Monaten vor dem Weltkrieg den Weg zu einer beiderseits befriedigenden Einigung in dieser Frage — ein Beweis dafür, daß die Bagdadbahn an sich keine gefährliche Rolle für den Frieden in Asien spielte, sondern daß es einzig und allein die politischen Methoden Englands waren, die hier wie überall und immer Unfrieden erzeugten.
Heute denkt man, wenn von Englands Interesse am Iran die Rede ist, allgemein weniger an den Persischen Golf als an die Ölquellen Persiens. Sie waren zwar auch vor dem Weltkrieg schon ein Anziehungspunkt für England; bereits 1901 hatte sich Großbritannien ihre Ausbeutung durch eine anglo-persische Ölgesellschaft vertraglich für 60 Jahre gesichert; aber ihre Hauptrolle sollten sie erst nach dem Weltkrieg spielen.
Während des Weltkrieges gewann Persien aus einem anderen, strategischen Grund erhöhte Bedeutung: durch Persien, dessen Bevölkerung den Engländern und Russen abgeneigt war, den Deutschen dagegen vertraute, konnten wir Indien auf dem Landweg bedrohen, also den Hauptfeind, Großbritannien, an einer seiner empfindlichsten Stellen treffen. Auch war Persien für die britische Herrschaft im Orient ein gefährlicher Unruheherd, weil es dem Aufruf zum „Heiligen Krieg“ zugänglich war. So mußte England sich entschließen, für seine Sicherheit in Indien Truppen vom Kriegsschauplatz in Frankreich abzuziehen und ein Armeekorps am Persischen Golf zu versammeln, das die damals zur Türkei gehörige Stadt Bagdad am Tigris erobern und dadurch den deutsch-türkischen Streitkräften den Weg nach Osten versperren sollte. Schon war dieses Expeditionskorps seinem Ziel nahe gekommen, da wurde es Ende November 1915 bei Ktesiphon zurückgeworfen und geriet bei Kut el Amara,

wo das Korps eine Verteidigungsstellung bezog, in eine aussichtslose Lage. Monatelang wartete es vergeblich auf Nachschub und Entsatz und erlitt bei verzweifelten Ausfalloffensiven schwere blutige Verluste. Der Entsatz von der Westfront in Frankreich kam zu spät. Die einige tausend Mann starke Besatzung des widerrechtlich von den Briten mit Beschlag belegten Hafens Bushir am Ostufer des Persischen Golfs, die schneller hätte zu Hilfe kommen können, war dort gefesselt durch das Wirken des deutschen Konsuls Wasmus, der es ganz allein durch seinen persönlichen Einfluß vermocht hatte, die kriegerischen Stämme in Südpersien, in einem Gebiet von der Größe Deutschlands, gegen die gewaltsame Besetzung Bushirs durch das verhaßte England in Bewegung zu bringen. „Jeder Mann würde zum Entsatz von Kut el Amara gebraucht — und hier in Bushir wurden starke Streitkräfte zu fast völliger Untätigkeit verurteilt, festgehalten" — so urteilte später die britische Geschichtsschreibung. Die Engländer mußten am 28. April 1916 bei Kut el Amara kapitulieren, die Sorge um Indien wuchs und fesselte weitere Streitkräfte zu seiner Sicherung. An diesem bedeutenden Erfolg hatte das Wirken des einen deutschen Mannes Wasmus am Persischen Golf fühlbaren Anteil. Zum Bilde seiner Persönlichkeit gehört es, daß er, der in Südpersien eine ans Mystische grenzende Liebe und Verehrung genoß, aus uneigennütziger Anhänglichkeit für dieses fremde Land seine Lebenskraft vorzeitig aufzehrte in dem Bemühen, dort bleibende Werte zu schaffen und dem Volk durch Anlage einer Musterfarm und den Bau brauchbarer Straßen von der Küste ins Innere vorwärtszuhelfen.

Im Weltkrieg hatte England also in Iran weder Sympathien noch Erfolge errungen. Auch nach dem Weltkrieg scheiterte der britische Versuch, durch einen verschleierten Schutzvertrag eine weitgehende politische und militärische Aufsicht über Iran zu erlangen. Er stieß auf den geschlossenen Widerstand des ganzen persischen Volkes. Aber den Löwenanteil an der Ölgewinnung und -verarbeitung in Südpersien, eine Ölzone, die in einer Gesamtlänge von etwa 1700 km von der irakischen Grenze bis Bender Abbas am Golf verläuft, konnte sich England weiterhin sichern. Drei große persische Ölfelder sind bereits mit der Raffinerie und dem von England beherrschten Ausfuhrhafen Abadan verbunden, eine weitere Öl-

leitung nach dem ebenfalls von den Briten beaufsichtigten Hafen Bender Rig nördlich von Bushir ist im Bau.

Abadan, eine Stadt von 40000 Einwohnern, liegt am Zusammenfluß des Schatt el Arab, der die beiden Flüsse Euphrat und Tigris in sich vereinigt, mit dem einzigen schiffbaren Fluß Irans, dem Karun, auf dem bis zur Stadt Ahwaz 200 km oberhalb der Mündung Flußschiffverkehr stattfindet und an dessen Mündung die iranische Marinestation Khorramschar-Mohammera liegt. Da der Schatt el Arab bis zum Ausfluß in den Persischen Golf zum Irak gehört, waren zwischenstaatliche Abkommen wegen der Schaffung und Erhaltung eines brauchbaren Fahrwassers vom Golf zu dem 40 sm aufwärts gelegenen iranischen Hafen Abadan erforderlich; der Irak brauchte dies ebenso wie Iran, weil 30 sm flußaufwärts von Abadan sein einziger Seehafen Basrah liegt. Bis zu beiden Häfen können heute große Schiffe von 8 und 9 m Tiefgang, freilich nur bei Hochwasser, verkehren.

Abadan besitzt die größte Raffinerie-Anlage der Welt und verarbeitet die Hauptmenge des in Iran gewonnen Erdöls, die noch im Jahre 1911 nur 25000t betrug, im Jahre 1939 aber auf etwa zehn Millionen Tonnen gestiegen war, so daß der Hafen im Monatsdurchschnitt von 90 Tankern angelaufen wurde. Im Laufe des Jahres 1940 sah sich die englisch-iranische Ölgesellschaft genötigt, die Ölgewinnung auf die Hälfte herabzusetzen. In Abadan wird das Rohöl vorwiegend zu Dieselölen sowie zu Kraftwagen- und Flugzeugbenzin verarbeitet. 1939 wurden rund sieben Millionen Tonnen dieser Gebrauchsöle ausgeführt. Fast die Hälfte davon beanspruchte das britische Mutterland einschließlich der Admiralität, mehr als ein weiteres Viertel ging nach den britischen Besitzungen in Afrika, Ägypten und Aden, ein weiteres Achtel nach Indien. Das iranische Öl kommt also zu etwa 85% den Ländern des britischen Weltreichs zugute; nur wenig mehr als 10% wird nach dem festländischen Europa verschifft, ganz geringe Mengen gehen nach Japan und den Vereinigten Staaten. Dieser beherrschende Anteil Englands am iranischen Öl bedeutet im Rahmen der Gesamtverteilung des Öls unserer Erde sehr viel, denn unter den ölfördernden Ländern der Erde steht Iran an vierter Stelle hinter den Vereinigten Staaten, der Sowjetunion und Venezuela.

Außer den Ölquellen auf dem iranischen Festland wurden 1930 auch Öl-

vorkommen auf den Bahrein-Inseln an der Westseite des Persischen Golfs, 400 sm südlich Abadan, entdeckt. Diese Inseln waren 1783 von Iran besetzt, 1892 aber von Großbritannien — wie hätte es anders sein können! — den Persern gegen ihren Protest weggenommen worden. Die erneuten Einsprüche des Schahs beim Völkerbund 1927 und 1935 hatten zwar, wie vorauszusehen, keinen Erfolg, trugen aber zur weiteren Verschlechterung der englisch-iranischen Beziehungen bei, so daß Großbritannien die Etappenstation für seinen Luftverkehr nach Indien ebenso wie seine Stützpunkte für Seestreitkräfte vom persischen Ostufer des Golfs nach Bahrein verlegen mußte, während andererseits Iran Personen, die im Besitz eines britischen Visums für Bahrein waren, den Zutritt auf iranisches Gebiet untersagte. Mit dem gespannten Verhältnis zwischen Großbritannien und Iran hängt es auch zusammen, daß die Förderung und Verarbeitung des Bahrein-Öls nicht die englisch-iranische, sondern ein Tochterbetrieb der amerikanischen Standard-Ölgesellschaft besorgt. Die Rohölförderung der ertragreichen Quellen, die 1932 mit 123 t begann, stieg bis 1938 auf über eine Million Tonnen. Seit Herbst 1937 wird das Rohöl in einer modernen Raffinerie an Ort und Stelle verarbeitet, und zwar 45% zu Benzin, 25% zu Petroleum und je 15% zu Diesel- und Schmieröl. 1938 wurden bereits achtzehn Tanker monatlich beladen und brachten das Bahrein-Öl in erster Linie nach Indien, Australien und den britischen Besitzungen in Afrika. Außer dem Öl besitzt das Land auch andere Bodenschätze, vor allem Steinkohlenlager, die mindestens seinen eigenen Bedarf decken, und Kupferlager größeren Umfangs. Die iranische Landwirtschaft ist noch nicht entwickelt, versorgt jedoch das Land.

Uns beschäftigt in diesem Augenblick des deutsch-europäischen Kampfes gegen den Bolschewismus weniger der Reichtum des Iran an Öl und sonstigen Bodenschätzen als die näherliegende militärische Frage, ob Großbritannien der Sowjetunion auf dem Wege über Iran helfen kann. Diese vielbesprochene britische Hilfe ist fast ganz von den Verkehrsverhältnissen zwischen dem Persischen Golf und den Ländern um das Kaspische Meer abhängig. Daß leistungsfähige Hafenanlagen am Persischen Golf vorhanden sind, haben wir schon bei Besprechung von Abadan gesehen. Abadan hat aber keine Eisenbahnverbindung. Die 1400 km lange Nord-Süd-Bahn durch Iran, deren Bau vielleicht den wichtigsten Pro-

grammpunkt im Aufbauwerk des jetzt abgedankten Schahs Rheza bildete, beginnt beim Hafen Bender Schapur am Persischen Golf, 100 km östlich Abadan, passiert die Stadt Ahwaz, bis zu der der Karunfluß schiffbar ist, erreicht nach 930 km die Hauptstadt Teheran und führt nach weiteren 460 km zum Hafen Bender Schah am Kaspischen Meer. Die Bahn ist eingleisig; bei ihrem Bau waren ungeheure Geländeschwierigkeiten durch das wild zerklüftete Hochgebirge Irans zu überwinden. Nicht weniger als 225 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 82 km sowie 842 Brücken waren zu bauen. Die Bahn an diesen empfindlichen Stellen unbenutzbar zu machen, wäre also für Iran leicht gewesen. Die Beförderung von Kriegsgerät für die Sowjetunion muß nach Passieren der 1400 km langen eingleisigen iranischen Bahnstrecke von der Endstation Bender Schah in der Hauptsache zu Wasser nach kaukasischen Häfen oder den Wolgastrom aufwärts vor sich gehen. Dafür ist aber die Senkung des Wasserspiegels im Kaspischen Meer ungünstig, die seit einigen Jahren durch die Wasserentnahme zu Berieselungszwecken am Mittellauf der Wolga verursacht wurde und den Hafen Bender Schah für Schiffe größeren Tiefgangs unbenutzbar gemacht hat. Die Weiterbeförderung des Kriegsmaterials an die Front wird dann noch besonders schwer sein, weil eine Wasserverbindung westlich zum Don noch nicht besteht. Außer der Eisenbahnverbindung mit dem Kaspischen Meer kommt für die Hilfe an die Sowjetunion noch eine Zweiglinie von Teheran über Täbris nach der Grenzstation Dschulfa am Kaukasus in Frage; diese Bahnlinie ist aber auf einer Strecke von 200 km noch nicht fertig.

So unzureichend auch die Bahnlinien des Iran für die Zufuhr britisch-amerikanischen Kriegsmaterials in die Sowjetunion sind, so bedeuten sie für das Land selber und unter Berücksichtigung der dortigen Geländeverhältnisse doch eine beachtenswerte zivilisatorische Leistung. Neben dem Eisenbahnbau hat die Regierung des Iran auch den Straßenbau tatkräftig gefördert. 24000 km sind fertig und brauchbar; auch die Straßen haben große Geländehindernisse überwinden müssen; sie mußten zu Dutzenden von Malen über Höhen von 1000 bis 3000 m geführt werden und erforderten bereits bis 1928 den Bau von 480 Brücken. Auch sie wären also leicht unbenutzbar zu machen gewesen. Hat die Verbindung zwischen Großbritannien und Nordamerika einerseits und der Sowjet-

union andererseits, die durch die Besetzung des Iran hergestellt worden ist, nun für unsere Gegner nach alledem, was wir uns vergegenwärtigt haben, nennenswerte Vorteile? Zweifellos ist der Seeverkehr nach dem Persischen Golf gegen deutsche Angriffe sicherer als der nach Alexandria oder Suez. Nachdem die geringen Seestreitkräfte Irans, die sich auf Khorramschar nahe bei Abadan stützten, von den Briten vernichtet wurden, haben die von England beherrschten Gewässer um Arabien eine Bedeutung gewonnen, wie sie sie noch nie besaßen. Durch den Persischen Golf werden neben den für Rußland oder den General Wawell bestimmten Gütern auch alle nach Vorderasien bestimmten Waren verschifft. Auf der anderen Seite Arabiens, im Roten Meer, nehmen Suez und die sudanischen Häfen Port Sudan und Suakim die Waren zur Versorgung der britischen Truppen in Ägypten auf. Der Suezkanal ist also weitgehend ausgeschaltet. Die Nützlichkeit des neuen Verkehrsweges durch den Iran wird aber für England und Amerika durch verschiedene Umstände wesentlich eingeschränkt. Zunächst dadurch, daß diese neue Verbindung von den angelsächsischen Ländern nach dem Nahen Osten viel weiter ist als der Weg durchs Mittelmeer. Ein Frachtdampfer braucht, selbst wenn er die hohe Fahrgeschwindigkeit von 15 sm besitzt, von London um Afrika herum bis Port Sudan 21 Tage länger als für den Marsch durchs Mittelmeer nach Alexandria. Ebenso braucht ein Frachtdampfer bei 15 sm Geschwindigkeit von New York durch den Stillen Ozean nach Abadan 23 Tage länger als durchs Mittelmeer, und wenn er statt durch den Stillen Ozean um Afrika herum fährt, immer noch 10 Tage mehr. Der Umweg ins Rote Meer und nach Iran kostet also Frachtraum, an dem Großbritannien und Nordamerika Mangel leiden. Wenn man aber auch absieht von allen diesen Erschwerungen auf dem neuen Weg durch Iran, den Großbritannien sich im Verein mit dem Bolschewismus durch die Vergewaltigung des Iran erzwungen hat, so würde dieser neue Weg den alten durchs Mittelmeer doch nicht ersetzen und stets eine Notlösung bleiben, die von der Erschütterung der britischen Macht im Nahen Osten zeugt. Die Gewässer um Arabien sind bei aller Bedeutung für die Schiffahrt kein Ersatz für das östliche Mittelmeer, dessen Beherrschung Churchill auf Kreta bis zum letzten Mann verteidigen wollte, und die er dann nach der Balkanniederlage mit dem Verlust von Kreta endgültig verloren hat. Um den Wert

des Iran als Verbindung zur Sowjetunion wirklich richtig abzuschätzen, müssen wir uns vorstellen, wie die Bedingungen für die Unterstützung der Bolschewisten heute aussähen, wenn im Frühjahr 1941 der angelsächsische Angriff von Griechenland und Jugoslawien her geglückt wäre: die Ägäis, die Meerengen und das Schwarze Meer hätten dann den Briten offengestanden. Vom Beginn des Ostfeldzuges an, wenn nicht schon vorher, hätte sich ein Strom von Kriegsgerät aller Art in die sowjetischen Häfen am Schwarzen Meer und flußaufwärts hinter die Kampffront ergossen und hätte die verlorenen Mengen an Artillerie, Kraftwagen, Tanks und Flugzeugen wieder ausgeglichen. Die Verteidigung der sowjetischen Städte am Meer oder an den Flüssen wäre vielleicht bis zur Uneinnehmbarkeit verstärkt worden, die Ukraine wäre nicht so weit in unseren Besitz gelangt, wie sie es jetzt bereits ist. Für die Verbindung durch das Schwarze Meer bildet der mit roher Gewalt eröffnete Weg durch das neutrale Iran mit seiner eingleisigen 1400 km langen Bahnstrecke zum Kaspischen Meer und seinen unbedeutenden Hafenanlagen an diesem einen sehr dürftigen Ersatz. So bleibt am Ende der britisch-bolschewistische Überfall auf den Iran, der eine Zufuhr von Kriegsmaterial an die schwer gefährdete bolschewistische Front nur höchst eingeschränkt und mit unendlichem Zeitverlust gestattet, nichts anderes als ein Zeichen für den Grad der Ohnmacht unserer Gegner im östlichen Mittelmeer.

DIE AZOREN

Bei Besprechung der Kriegslage im östlichen Mittelmeer und Nahen Osten war des öfteren die Rede davon, daß Großbritannien seit über 100 Jahren aus wachsender Sorge um Indien sich ein riesiges Vorgelände, vor allem nach Westen, bis ans Mittelmeer reichend, als Machtsphäre gesichert habe. Man nannte diese Vorsorge „Glacispolitik". Es scheint, daß die Regierung der Vereinigten Staaten in zunehmendem Maß dieses Vorbild nachahmt. Die Berater Roosevelts lassen jedenfalls seit einem halben Jahr kaum eine Gelegenheit vorübergehen, ohne ihrem Volk und dem leichtgläubigen Teil der Welt klarzumachen, daß Nordamerika zu seiner Selbstverteidigung nicht auf den Besitz der Inselgruppen der Azoren und Kap Verden sowie

des französischen Hafens Dakar in Westafrika verzichten könne. Wie bei den Briten hinsichtlich Indiens verbirgt sich auch bei den Nordamerikanern hinter solchem Gerede außer der Habgier die Sorge, daß der einsichtigere Teil des eigenen Volkes solchen Abenteuern abgeneigt bleibt. Auch auf die amerikanischen Ratschläge bezüglich der atlantischen Inselgruppen kann man wörtlich das spöttische Urteil des britischen Premierministers Lord Salisbury über die indische „Glacispolitik" um die Wende zum 20. Jahrhundert anwenden: Wenn man solchen Gedanken folgen wolle, werde man bald den Mond besetzen müssen, um sich vor Angriffen aus dem Mars zu schützen.

Nachdem aber in amerikanischen Ministerreden die Besetzung der Azoren mehrfach gefordert wurde, ist es angebracht, daß wir uns über die wahre Bedeutung dieser Inselgruppe für die Seefahrt und neuerdings auch für die Luftfahrt im Frieden und Krieg klarwerden.

Wie mögen jene kleinen Inselgruppen in dem riesigen Atlantischen Ozean entstanden sein, in dem Weltmeer, das mit seinen 106 Millionen qkm Fläche doppelt so groß ist wie Asien und Europa zusammengenommen? Denkt man sich einmal die Ost- und Westküsten des Atlantiks einander näher gerückt, so findet man, daß sie genau aneinander passen, so daß die Vermutung gerechtfertigt ist, das europäisch-afrikanische Festland habe früher mit dem amerikanischen zusammengehangen. Solche Vermutung wird gestützt durch die Tatsache, daß in der Mitte des Atlantiks, seinen Festlandküsten ziemlich genau folgend, ein hohes unterirdisches Gebirge von 1000 bis 2000 m Höhe verläuft, dessen Kamm aber immer noch 2000 bis 4000 m unter dem Meeresspiegel liegt. Im Bereich der „Atlantischen Schwelle", wie dieses unterseeische Gebirge genannt wird, ragen verschiedene Inselgruppen, unter ihnen auch die Azoren, infolge vulkanischer Ausbrüche wie Nadelspitzen bis zu rund 1000 m über die Wasseroberfläche empor.

Die Azoren wurden um die Mitte des 14. Jahrhunderts entdeckt. Ihre planmäßige Erforschung begann auf Befehl des berühmten portugiesischen Prinzen Heinrich des Seefahrers etwa achtzig Jahre später, mit dem Jahre 1432, also immer noch mehr als ein halbes Jahrhundert früher, als der Portugiese Vasco da Gama den Weg um Afrika herum nach Indien fand, der Genuese Kolumbus in spanischem Dienst seine vier Reisen nach den

westindischen Inseln unternahm, der Portugiese Cabral Brasilien entdeckte und der Portugiese Magalhães um Südamerika herum nach den Philippinen segelte. Wie der Anteil der Portugiesen an diesen berühmten Entdeckungen den anderer Völker weit überragt, so hat Portugal im besonderen auf die kleine Azorengruppe ein unbestreitbares Vorrecht, denn ihm allein ist nicht nur ihre Erforschung, sondern auch ihre Besiedlung zu verdanken, und es ist durchaus berechtigt, wenn Portugal noch heute die Azoren nicht als eine überseeische Kolonie, sondern als eine Provinz des Mutterlandes bezeichnet und behandelt.

Die aus neun Inseln bestehende Gruppe liegt etwa 800 bis 900 sm westlich von Lissabon, also etwas weiter als Drontheim von Hamburg, Kronstadt von Kiel und nicht ganz so weit wie Malta von Gibraltar entfernt ist. Die Inseln sind, entsprechend ihrem vulkanischen Ursprung, durch tiefe Gräben getrennt; die Seefahrt zwischen ihnen bietet deshalb keine Schwierigkeiten. Ihr Klima ist gleichmäßig, gesund und in den letzten fünfzig Jahren durch Anpflanzung von Bäumen noch gebessert worden. Ihre Einwohner, 254000 an Zahl, d. h. auf den Quadratkilometer etwa hundert Menschen, finden ihren Unterhalt im Anbau von Weizen, Kartoffeln, Mais, tropischen Früchten, Wein, Kaffee und Tabak.

Die Azoren haben indessen nicht durch ihre Bodenerzeugnisse eine Rolle in der Weltwirtschaft gespielt, vielmehr allein durch ihre günstige Lage zu wichtigen Verkehrswegen über den Atlantik, und lange Zeit hat sich daran nichts geändert, obwohl mit der Entwicklung von Weltverkehr und Schiffahrt die Voraussetzungen für die Wahl der Seewege sich verlagert haben. Bis ins 19. Jahrhundert hinein, d. h. also während der ganzen Segelschiffszeit, waren die Seewege nach Mittel- und Südamerika sowie um Afrika herum nach Ostindien für den Weltverkehr wichtiger als alle anderen transatlantischen Wege. Wir können uns davon eine Vorstellung machen, wenn wir hören, daß im 16. Jahrhundert die Gewürzmenge, für die der Seefahrer auf den Molukken-Inseln 2 Dukaten gegeben hatte, auf dem europäischen Markt den Erlös von 1680 Dukaten erzielte, oder daß Spanien von der Zeit der großen Entdeckungen, also etwa von 1500 an bis zur Losreißung seiner amerikanischen Kolonien um das Jahr 1820, an Gold- und Silbererzen von dort schätzungsweise für etwa 22 Milliarden Mark nach Europa einführte. Die Wege nun, die von den Segelschiffen

nach und von Ostindien oder Mittel- und Südamerika gewählt wurden, passieren fast alle die Azoren, und zwar wegen der auf dem Atlantik vorherrschenden Windrichtungen und in geringerem Maße auch mit Rücksicht auf die Wasserströmungen.

Die Passatwinde sind es, die, beiderseits des Äquators bis zu 40 Grad nördlicher und südlicher Breite wehend, der Segelschiffahrt den Weg vorgeschrieben haben. Sie entstehen durch den Abfluß der Luft aus Zonen hohen Luftdrucks in den Gürtel niedrigeren Luftdrucks am Äquator und erscheinen infolge der Ablenkung durch die Erddrehung auf Nordbreite als Nordostpassat, auf Südbreite als Südostpassat. Diese beständigen und nicht sehr starken Winde galt es in der Segelschiffszeit auszunutzen. Die europäischen Seefahrer steuerten deshalb auf der Ausreise zunächst die Nordwestküste Spaniens an und segelten dann vor dem Nordostpassat östlich an den Azoren vorbei, bis sich weiter südlich ihre Wege je nach dem Bestimmungsland teilten. Auf dem Rückweg aus dem Südatlantik nutzten sie solange wie möglich den Südostpassat aus, um westlich der Azoren im Nordatlantik das Gebiet der ständigen Westwinde zu erreichen. Die Lage der Azoren zwischen den Zonen der Nordostpassate und der weiter nördlich vorherrschenden Westwinde bewirkte es, daß die Inseln von den aus- und heimreisenden Schiffen ziemlich nahe passiert und oft zur Ergänzung der Vorräte, vor allem des Frischwassers, angelaufen wurden. Dies wiederum hatte übrigens zur Folge, daß die britischen, staatlich anerkannten Seeräuber des 16. Jahrhunderts mit Vorliebe die Gewässer um die Azoren aufsuchten, weil sie hier stets mit reicher Beute rechnen konnten.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden zwar die Schiffe infolge der Einführung der Dampfmaschine an Stelle der Segel unabhängiger vom Wind. In der gleichen Zeit verlagerte sich der Schwerpunkt der transatlantischen Schiffahrt auf den Weg zwischen Europa und Nordamerika. Der Verkehr nach Südamerika und Südafrika trat im Vergleich zu ihm zurück, und der Verkehr nach und von Indien, Australien und dem Fernen Osten ging nach Eröffnung des Suezkanals 1869 vorzugsweise durch diesen. Aber abgesehen davon, daß der Warenaustausch zwischen Europa und den Ländern des Südatlantiks immer noch bedeutend blieb, und daß die

Segelschiffahrt sich neben der aufkommenden Dampferfahrt bis ins 20. Jahrhundert hinein hielt, suchten auch die langsamen Frachtdampfer auf ihrer Reise nach Nordamerika weiterhin gern das Gebiet des Nordostpassats auf, um von ihm westwärts geschoben zu werden. Die Azoren blieben deshalb, obwohl sie keine natürlich geschützten Häfen besaßen, doch lange eine erwünschte Zwischenstation zur Ergänzung von Brennstoff und Lebensmitteln. Dazu kam noch ein anderer Gesichtspunkt: die amerikanischen Verfrachter liebten es, ihre Schiffe nicht von vornherein einem der zahlreichen großen Bestimmungshäfen Europas wie London, Hamburg, Antwerpen, Rotterdam, Marseille oder Genua, zuzuleiten, sondern zunächst einmal „an Order" bis zu den Azoren laufen zu lassen, um ihnen hier weitere Anweisung zu erteilen. Diesen Umstand sowie überhaupt die günstige Lage der Azoren zwischen der iberischen Halbinsel und dem mittleren Nordamerika begünstigte die Verlegung einer Anzahl wichtiger Kabel zwischen Europa und Amerika über die Azoren. Nach Einführung der Ölfeuerung und des Dieselmotors und nach Ausrüstung fast sämtlicher Handelsschiffe mit Funkgerät nahm die Bedeutung der Azoren für die Seefahrt freilich beträchtlich ab. Die Begehrlichkeit der heutigen Staatsmänner Nordamerikas hat denn auch nichts mit friedlichen Absichten zu tun, sondern entspricht einem reinen Machtstreben der Vereinigten Staaten. Mit Recht haben daher schon vor einem Jahr einsichtige Amerikaner im Hinblick auf die anmaßende Begierde ihrer Landsleute nach den Azoren, den Kap Verden und dem französischen Hafen Dakar darauf hingewiesen, daß das Gerede von Verteidigungsrücksichten nur tatsächliche Angriffsmaßnahmen gegen Europa verhülle. Sie hätten hinzufügen können: Angriffsmaßnahmen auch gegen die Freiheit der Meere, die der Präsident Wilson noch vor 23 Jahren als hohes Ideal verkündete. Denn in getreuer Nachfolge britischer Denkweise verstehen heute die Anhänger Roosevelts unter der Freiheit der Meere nichts anderes als ihr eigenes angemaßtes Aufsichtsrecht über die Seewege. Für solche Absicht aber besitzen die Azoren auch heute noch ebenso wie für die Zukunft eine ungewöhnliche Bedeutung als Stützpunkte leichter Seestreitkräfte zur Ergänzung der Vorräte und zur Erholung von längerem Seedienst. Den Amerikanern schwebt offenbar der Vergleich zwischen den Azoren und den von den Vereinigten Staaten vor 50 Jahren besetzten

und in den letzten 20 Jahren stark ausgebauten Hawaii-Inseln in der Mitte des Stillen Ozeans vor. Auch diese haben keine Verteidigungsaufgaben — denn Angriffe von Westen gegen das amerikanische Festland über eine Strecke von 5000 sm oder 9500 km Weg wären sinnlos —, sondern sind als Ausgangsraum für die Machtausdehnung der Vereinigten Staaten nach dem Fernen Osten gedacht.

Wir müssen unsere Betrachtung noch durch einen Blick auf die Luftfahrt ergänzen: wir erinnern uns, daß der Amerikaner Read bei dem ersten Flug über den Atlantik im Jahre 1919 die Azoren zur Zwischenlandung benutzt hat. Ebenso verfuhr Marschall Balbo beim Rückflug des italienischen Geschwaders von Nordamerika nach Europa im Jahre 1933. Auch der regelmäßige Atlantikdienst der deutschen Lufthansa, der 1936 eingerichtet wurde, sowie derjenige der Panamerican Airways, der 1939 begann, arbeiteten mit Zwischenlandungen auf den Azoren. Das bedeutet aber nicht, daß die Azoren für die Überwindung des Nordatlantiks unentbehrlich gewesen wären. Schon der erste vom deutschen Hauptmann Köhl 1928 gewagte Flug in Ost-West-Richtung, die wegen des vorherrschenden Gegenwindes ungleich höhere Anforderungen an Flugzeug und Piloten stellt als die West-Ost-Flüge, führte ohne Zwischenlandung von Irland nach der Greenly-Insel zwischen Neufundland und Labrador. Der Weg, den Wolfgang von Gronau auf seinen bekannten drei Flügen in den Jahren 1930—32 wählte und dessen sich auch Marschall Balbo auf seinem Flug nach Amerika 1933 bediente, führte von Europa über Island und Grönland nach Labrador. Schließlich ist auf der erheblich längeren Strecke zwischen Spanien und Nordamerika seit 1936 eine ganze Anzahl von Flügen ohne Zwischenlandung auf den Azoren ausgeführt worden. Roosevelt kann daher seine Habgier nach diesen Inseln auch nicht mit Erfordernissen der friedlichen Luftfahrt bemänteln. Dagegen trifft das, was ich über den Wert der Azoren für die militärische Beaufsichtigung der Seewege durch Schiffe sagte, natürlich auch für die Luftwaffe zu. Von welcher Seite man auch diese Frage ansieht, immer handelt es sich bei dem Vorhaben der Amerikaner um ein rein imperialistisches Machtstreben, um Angriffsabsichten also, die ganz Europa bedrohen und zur Abwehr herausfordern.

DIE STELLUNG AUSTRALIENS IM BRITISCHEN WELTREICH

Wie vor kurzem in Griechenland, so haben schon im Weltkrieg australische Truppen gegen uns gekämpft. Sie haben damals, insbesondere bei der verunglückten Gallipoli-Landung, ebenso nutzlos schwere Blutopfer gebracht wie diesmal auf dem Balkan und auf Kreta. Die australische Regierung bezahlt auf solche Weise mit dem Blut des australischen Volkes eine Kriegspolitik, die sie seit 1939 durch auffallende Maßnahmen bekundet hat. Sie befahl sogleich nach Kriegsausbruch 1939 die Bewaffnung ihrer Handelsschiffe, sie richtete Lehrgänge für die Ausbildung der Handelsschiffsbesatzungen an den Geschützen ein und erreichte so, daß nach einigen Monaten fast alle in Australien beheimateten Seeschiffe bewaffnet waren. Sie setzte ferner die Einführung der unbeliebten allgemeinen Wehrpflicht durch, freilich nur für den Dienst im eigenen Land, nicht für Übersee. Der Wehrmachthaushalt, der im Jahre 1938/39 9 Millionen Pfund betragen hatte, stieg im folgenden Jahr auf 55 und im Jahre 1940/41 sogar auf 186 Millionen Pfund. Wie ist diese starke Beteiligung Australiens an einem Kampf, dessen Hauptschauplätze auf dem Seewege rund 11000 sm oder 20000 km entfernt sind, zu erklären?
In der geschichtlichen Entwicklung jenes fernen Landes müssen wir unterscheiden zwischen dem Staat Australien, der unter dem Namen „Australischer Bund“ eines der Dominien des britischen Weltreichs darstellt, und dem Erdteil Australien, der außer seinem Festland zwei Inselgürtel umfaßt: Einen inneren mit den Eckpfeilern Neuguinea und Neuseeland und einen äußeren Gürtel von zahllosen, zum großen Teil nicht einmal 1 qkm großen Inseln der Südsee, die sich über eine Gesamtmeeresfläche von etwa 70 Millionen Quadratkilometer verteilen; das ist ein Raum, der sich an Ausdehnung dem Flächeninhalt Europas, Asiens und Afrikas zusammengenommen nähert. Von einer wirtschaftlichen Erschließung der Inselwelt der Südsee einschließlich Neuguineas, das mit 785000 qkm die zweitgrößte Insel der Erde ist, kann man erst seit dem Jahre 1857 sprechen, als das Hamburger Handelshaus Johann Cäsar Godefroy dort an die Stelle bisheriger planloser Aussaugung einen auf kaufmännischen Grundsätzen aufgebauten

Handel einrichtete. Besondere Erwähnung verdient die mit den siebziger Jahren beginnende Kultivierung der deutschen Samoa-Inseln, die durch das glückliche Zusammenarbeiten des Vertreters der Firma Godefroy, Theodor Weber, mit dem Kommandanten unseres Kreuzers „Hertha", Kapitän z. S. Knorr, zu erstaunlich schneller Blüte gebracht wurde. Auch dieser Kolonialbesitz in der Südsee ist uns durch das Versailler Diktat unter dem Vorwand unserer Unfähigkeit zu kolonisieren geraubt worden. Zum Beweise, daß auch hier der Vorwand erlogen war, sei eins von vielen Urteilen aus feindlichem Munde über die Tätigkeit der Deutschen in der Südsee ins Gedächtnis zurückgerufen: Ein in Samoa ansässiger Engländer äußerte sich einmal folgendermaßen: „Es ist ein großer Unterschied zwischen Samoa zur Zeit der Deutschen und jetzt. Zur Zeit der Deutschen herrschte hier eine mustergültige Ordnung, das Geschäftsleben blühte, die Eingeborenen verdienten, wurden erzogen und machten große Fortschritte. Der Kokosanbau wurde systematisch betrieben. Alle Wege, die jetzt vorhanden sind, wurden damals angelegt, ordentliche Stahlbrücken wurden über die Wasserläufe gebaut, die Straßen wurden asphaltiert; Apia wurde instand gesetzt. Man kann sagen, daß das, was immer noch gut ist in Samoa, von den Deutschen gemacht ist."

Doch nun zurück zum Festland Australien. Seine weite Abgelegenheit von den anderen Festländern ist der Grund, weshalb es spät entdeckt wurde. Anscheinend haben freilich schon die Araber im 10. Jahrhundert Kenntnis von ihm gehabt; von den Chinesen wird ähnliches gesagt. Von Europäern haben aber erst im 16. und 17. Jahrhundert entweder die Portugiesen oder der Spanier de Torres als Befehlshaber eines staatlichen Forschungsschiffs das Festland Australien gesehen. De Torres segelte im Jahre 1606 zwei Monate lang von Osten nach Westen durch die von Korallenriffen übersäte Straße zwischen dem Festland und der Insel Neuguinea hindurch; sie heißt nach ihm noch heute die Torresstraße. Etwa ein Jahrhundert später untersuchten die Holländer die Nord- und Westküste Australiens etwas genauer, ohne an dem öden Lande Gefallen zu finden. Auch der Engländer James Cook, der 1771 die Umrisse des Festlandes und der beiden Hauptinseln Neuseelands feststellte und der auf seiner zweiten Weltumsegelung von zwei deutschen Gelehrten namens Forster begleitet wurde, begann die Erschließung des neuen Landes noch

nicht. Solche Absicht lag den Engländern auch noch fern, als sie 1788 an der durch die Natur bevorzugten Ostküste Australiens eine Kolonie gründeten. Diese hatte lediglich den Zweck, Sträflinge, Verbrecher und Landstreicher aus dem englischen Mutterland aufzunehmen, die man bis dahin anderthalb Jahrhunderte lang in die nordamerikanischen Kolonien abgeschoben hatte. Als Ersatz für den Ausfall des selbständig gewordenen Nordamerika wählte England dann die Ostküste Australiens als Sträflingskolonie. 1788 ankerten zum erstenmal zwei britische Kriegsschiffe, drei Vorratsschiffe und sechs Transportfahrzeuge mit etwa 800 Gefangenen in der Botany-Bucht, an der heute die größte Stadt Australiens, Sydney, liegt. Bald darauf, im Jahre 1803, wurden auch auf der Insel Tasmanien, südöstlich vom Festland, Sträflinge abgesetzt. Die Gründung weiterer selbständiger Kolonien durch die Briten, so z. B. 1829 in West- und 1834 in Südaustralien, geschah nur, um etwaige Wettbewerber, besonders Frankreich, vom australischen Festland fernzuhalten. Alle diese Gebiete, die sich schließlich über das ganze Festland erstreckten, wurden 1901 aus wirtschaftlichen Gründen zum Australischen Bund vereinigt, an dessen Spitze ein vom König von England ernannter Generalgouverneur steht. 1906 wurde ihm noch die Verwaltung des zu Großbritannien gehörigen Südostteils von Neuguinea, genannt Papua, ferner nach dem Weltkrieg das Mandat über die deutschen Kolonien Kaiser-Wilhelms-Land auf Neuguinea und Bismarck-Archipel sowie endlich 1933 die Betreuung der von Großbritannien vorsorglich beanspruchten Südpolargebiete jenseits des 60. Breitengrades und zwischen dem 160. und 45. Grad Ostlänge übertragen.

Das Festland Australien mit der Insel Tasmanien umfaßt mit 7,7 Millionen Quadratkilometer 85% des gesamten Erdteils. Es ist mit diesem Flächeninhalt noch um die Hälfte größer als Europa ohne die Sowjetunion, hat aber nur 6,9 Millionen Einwohner gegen rund 400 Millionen Europäer außerhalb der Sowjetunion. Diese Menschenleere ist zwar durch die Öde und Armut großer Teile des Landes bis zu einem gewissen Grade bedingt. Von einem in der Mitte Australiens gelegenen Gebirgsland erstrecken sich nämlich nach allen Seiten unendliche, von keinem belebenden Fluß durchzogene, einem erstarrten Meere vergleichbare Wüsten, die sich im Westen bis nahe an das Meer hinziehen. Indessen bleiben noch viele Räume übrig,

die für eine Besiedlung gut geeignet sind. So das Schwanland in der Südwestecke des Festlandes, ein Gebiet von der Größe Italiens, in dem Weizen, Obst und Wein gedeihen und genug Weide für Rinder und Schafzucht vorhanden ist. Dann im Osten, mehr als 1000 km vom Schwanland entfernt, ein etwa 150000 qkm großes fruchtbares Gebiet an der Südküste des Festlandes mit Adelaide als Hauptstadt. Endlich die sehr reichen und fruchtbaren Gegenden an der Ostküste, von dem südlichen Staate Victoria über Neusüdwales bis hinaus nach Queensland, das mit der York-Halbinsel weit in die Tropen hineinreicht.

Die Natur des Landes kann daher keineswegs allein und entscheidend für die Menschenleere verantwortlich gemacht werden. Sie hat es vermöge der Größe immerhin ermöglicht, daß das Festland Australien einer der wichtigsten Rohstofflieferanten der Erde ist. Es erzeugt zweieinhalb mal soviel Wolle wie die Vereinigten Staaten, die die zweitgrößte Wolleerzeugung aufweisen. Australien gehört neben Kanada, den Vereinigten Staaten und Argentinien zu den vier großen Weizenausfuhrländern der Erde. Endlich ist es einer der wichtigsten Fleischlieferanten. Alles in allem könnte das Festland zusammen mit Tasmanien nach vorsichtiger Schätzung der Sachverständigen 150 Millionen Menschen gut und auskömmlich ernähren.

Mehr als durch die Ungunst der Natur ist Australien bis jetzt durch Schuld der verantwortlichen Briten und Australier menschenleer geblieben. Infolge einer engstirnigen Einwanderungspolitik sind weite, entwicklungsfähige Gebiete des Nordostens, in denen bereits wohlgepflegte Obstplantagen bestanden, wieder verkommen und verödet. Dem Wunsch des Australischen Bundes, Einwanderer aus dem englischen Mutterland vor anderen zu bevorzugen, ist die englische Regierung zwar durch ihr groß angelegtes Ansiedlungsgesetz vom Jahre 1922 entgegengekommen. Man baute den Bürgern des britischen Mutterlandes goldene Brücken für die Ansiedlung als Plantagenbesitzer oder Farmer in Australien, gab ihnen freie Reise für ihre ganze Familie, schenkte ihnen Land und gewährte ihnen für den Aufbau ihres Anwesens Darlehn zu äußerst günstigen Bedingungen. Aber das Ergebnis war niederschmetternd. Da im Mutterland selbst das echte, mit dem Boden verwachsene Bauerntum verschwunden und anscheinend der Vorstellungswelt des heutigen Eng-

länders abhanden gekommen ist, fand sich nur eine sehr geringe Anzahl von Menschen, denen die freie Entwicklungsmöglichkeit auf eigener Scholle bei einigen Anfangsschwierigkeiten, aber großen Zukunftsaussichten reizvoll genug erschien, um für sie die gewohnten städtischen Bequemlichkeiten aufzugeben.

Der Ansiedler britischer Herkunft ist verstädtert, die Landwirtschaft ist ihm nur das Mittel, schnell reich zu werden, um dann in die Stadt zurückkehren zu können. Die industrielle Beschäftigung sagt ihm deshalb von vornherein mehr zu. Dieser Neigung hat die Bundesregierung Rechnung getragen. Zwar haben sich Gewerbe und Industrie im ersten Jahrhundert der Besiedlung auch ab und zu zwangsläufig entwickelt, zu Zeiten nämlich, in denen die Zufuhr an Fertigwaren aus dem Mutterland nicht möglich oder erschwert war; so hat z. B. der Weltkrieg einen industriellen Entwicklungssprung gebracht; nicht weniger als 836 neue Fabriken für Woll- und Metallverarbeitung sowie für Herstellung von Maschinen und elektrischen Apparaten entstanden zwischen 1914 und 1920. Man hat aber neuerdings die Industrialisierung auch künstlich durch die Zolltarifpolitik gefördert, um Menschen für die Landesverteidigung heranzulocken, nachdem die britischen Bauern und Farmer ausgeblieben sind. In der Zeit von 1934 bis 1939 stieg der Anteil des Wertes der industriellen Fertigung an der Gesamtproduktion von 30 auf 40%. Von 1932 bis 1939 wurden nach amtlicher Angabe über 20 Millionen Pfund in neuen Fabriken angelegt und 10 bis 14 Millionen Pfund für weitere Einrichtungen vorgesehen. Hierbei wurde auch die Rüstungsindustrie eifrig vorangetrieben. Waffen-, Munitions-, Flugzeug- und Kraftwagenfabriken wurden neu geschaffen oder ausgebaut, ebenso Werften für Handels- und Kriegsschiffe. An Bodenschätzen stehen für diesen Zweck Eisenerze in unerschöpflicher Menge und hervorragender Güte an der Spencer-Bucht, im Kimberley-Bezirk und am Yampi-Sund im Nordwesten zur Verfügung. Von ihnen werden bis jetzt nur die Erze aus Südaustralien verhüttet, und zwar hauptamtlich durch Eisenhütten bei Newcastle und Lithgow an der Ostküste, in dessen Nähe Steinkohle gewonnen wird. Diese Werke sind die größten Hütten- und Walzwerke der ganzen südlichen Erdhalbkugel. Unermeßliche Lager von Braunkohle sind an der Südküste nahe bei Melbourne gefunden worden. Kohle- und Eisengewinnung haben daher die

früher im Vordergrund stehende Ausbeute der Goldfelder von Neusüdwales und Queensland, der ungewöhnlich reichen Silber-, Blei- und Zinkvorkommen von Broken Hill in den Schatten gestellt. Immerhin stand 1938 die Ausfuhr von Gold dem Werte nach mit 17 Millionen Pfund noch an dritter Stelle hinter Wolle und Weizen, und immerhin konnte die Broken-Hill-Gesellschaft, die Silber, Blei und Zink fördert und die Eisenhütte von Newcastle betreibt, von 1885 bis 1940 ihren Teilhabern den ungeheuren Gewinn von 18 Millionen Pfund auszahlen. Alles in allem ist als Folge der industriellen Entwicklung das Schlagwort entstanden, Australien sei ein unabhängiges Waffenarsenal für das britische Reich im Fernen Osten geworden.

Indessen ist die gefährliche Unnatur der Lebensbedingungen dadurch nicht beseitigt worden. Wegen der übertrieben hohen Arbeitslöhne ist die Industrie aus sich selbst nicht lebensfähig, sondern konnte nur dank den hohen Gewinnen der Land- und Viehwirtschaft aufgebaut werden. Der Zuzug neuer Arbeiter wird nicht gern gesehen, weil er die Löhne drückt. So grotesk es klingt, es gibt im menschenleeren Australien Arbeitslose; ihre Zahl beträgt im Durchschnitt der Jahre etwa 9% der Gesamtzahl der Gewerkschaftsmitglieder und ist erst während des jetzigen Krieges auf etwa 6% gefallen. Die günstigen Lebensbedingungen und die reichliche Arbeitslosenunterstützung verführen im Frieden einen Teil der australischen Arbeiter dazu, von Zeit zu Zeit nicht arbeiten zu wollen. Bei ihnen ist es gang und gäbe, für die Arbeitslosenunterstützung Lose in der Staatslotterie zu kaufen oder bei den wöchentlichen Rennen auf Pferde zu setzen, in der Hoffnung, auf diese Weise schnell und bequem zu Geld zu kommen.

So sind heute die Verhältnisse Australiens trotz äußerem Glanze innerlich faul, wie es nicht anders sein kann, wenn in einem Landgebiet, das für 150 Millionen Menschen lebenswerte Daseinsbedingungen bietet, als Folge ungesunder Lebensgrundsätze und künstlicher Maßnahmen nur 7 Millionen Menschen leben. Wir stellen zusammenfassend fest: der Mensch oder sagen wir besser der britische Mensch hat diesem Land und seiner Natur und der Menschheit gegenüber seine Pflicht versäumt. Man hatte erkannt, daß das fruchtbare Land in erster Linie Farmer braucht, aber da man die Nutznießung britischen Menschen vorbehalten wollte,

Briten sich jedoch nicht mehr fanden, die bereit gewesen wären, die anfänglichen Unbequemlichkeiten kolonisierender Farmerarbeit auf sich zu nehmen, so blieb das Land unbebaut. Dann förderte man künstlich die Industrialisierung, wozu die Natur durch reiche Bodenschätze ebenfalls die Hand bietet. Da war es wieder die Sucht nach Bequemlichkeit der australisch-britischen Bevölkerung, die der Einwanderung Hindernisse in den Weg legte, weil man die hohen Löhne nicht der Gefahr einer Konkurrenz durch neu zugezogene fleißige Arbeitsmenschen aussetzen wollte. Uns Deutsche mit unserer ganz anderen Einstellung zu den Fragen des Lebens und der Arbeit wundert es nicht, daß so selbstsüchtige Torheit sich eines Tages rächte. Es geschah bislang in Form einer sich steigernden Lebensbeunruhigung der australischen Bevölkerung; und zwar mußte ihre Angst um so mehr zunehmen, je mehr die Übervölkerung der übrigen Erde Spannungen hervorrief. Denn damit rückte die Frage nach einer Verteidigungsmöglichkeit gegen Angriffe von außen her auch den Australiern näher, und mit den Anforderungen, die die Landesverteidigung an ein Volk stellt, ist eben eine auf Bequemlichkeit allein abgestellte Lebenshaltung schlecht in Einklang zu bringen.

Betrachten wir nun die Verteidigungsmöglichkeiten dieses Kontinents. Wir haben gesehen, daß das Innere des Festlandes, soweit es bisher erforscht ist, wüstenähnlich und daher unbewohnt blieb. Alle Schwerpunkte des völkischen, politischen, militärischen und wirtschaftlichen Lebens liegen an den Küsten, im Südwesten, im Süden und vor allem im Osten. Die sechs wichtigsten Städte sind sämtlich Hafenplätze, und in diesen sechs Hafenstädten, von denen Sydney und Melbourne Millionenstädte sind, lebt die Hälfte der gesamten Bevölkerung des australischen Festlandes. Die künstlich geschaffene Hauptstadt des Australischen Bundes, Canberra, südlich von Sydney, etwas ins Innere zurückgezogen, hat nicht mehr als 15000 Einwohner. Die für australische Verhältnisse große Anhäufung von Menschen an der Südostküste scheint zwar für die Verteidigung des Festlandes günstig zu sein. Jene wichtigste Küstenstrecke, zwischen Brisbane und Melbourne, ist nicht länger als 1000 sm. Aber absolut genommen stellt natürlich auch eine Strecke von 1000 sm oder 1850 km, gleich der Entfernung von Helgoland nach Narvik, die Verteidigung vor schwer zu lösende Aufgaben, erst recht in Australien, wo

die Fachleute sich mit Recht den Kopf zerbrechen, wie sie mit ihren geringen Streitkräften die Landung eines Heeres irgendwo an der langen, flachen, ungeschützten und daher leicht zugänglichen Küste verhindern sollen, bei gleichzeitigen Luftangriffen von Flugzeugträgern aus gegen die Verkehrsmittel an Land und unter gleichzeitiger Blockierung der Häfen zur Unterbindung des Verkehrs auf See. Aus eigener Kraft ist es, darüber gibt es keinen Zweifel, unmöglich. Die australische Flotte besteht nur aus 6 Kreuzern, 7 Zerstörern, 12 Schnellbooten und 4 Kanonenbooten, sie ist also einem groß angelegten Landungsversuch gegenüber machtlos, und auch die Unterstützung durch die zwei Kreuzer der neuseeländischen Marine würde ihr nichts nützen. Das Heer, dessen Stamm aus etwa 1600 Berufssoldaten und einer Miliz von etwa 35000 Mann gebildet wird, die aber im Frieden jährlich nur zwölf Tage dient, reicht nicht aus. Die Luftwaffe ist ebenfalls nicht stark. Unter diesen Umständen kann man verstehen, daß Australien, das im ersten Kriegsjahr 20000 Mann für die Verteidigung des britischen Weltreiches im Mittelmeerraum gestellt hatte, nach der Katastrophe des griechischen Feldzuges im Frühjahr 1941 keine Neigung mehr zeigt, weitere Streitkräfte anderswohin abzugeben, obwohl die Bundesregierung 1938 selbst die Bildung eines südpazifischen Verteidigungskomitees vorgeschlagen hat, das von London aus über die Kräfte Australiens verfügen sollte. Aber selbst wenn Australien alle seine Kräfte mobilisiert und zusammenhält, kann es mit der auf einer Gesamtbevölkerung von nur 6,9 Millionen im Höchstfalle zu gründenden Wehrmacht dem ernsthaften Angriff einer Großmacht nicht widerstehen. Der Australische Bund ist daher in seiner jetzigen Gestalt auf Gedeih und Verderb von der Kraft Großbritanniens abhängig.

Bei Erörterung dieser Abhängigkeit wird nun gern auf den Schutz hingewiesen, den der starke britische Flotten- und Luftstützpunkt Singapore dem australischen Festland zu bieten vermag, besonders dann, wenn erst einmal der geplante Stützpunkt Port Darwin an der Nordküste Australiens, etwa 2000 sm von Singapore entfernt, ausgebaut sein wird. Aber die Bedeutung solchen Schutzes darf nicht überschätzt werden. Ein Stützpunkt, ein befestigter Hafen kann aus sich selbst heraus eine Küste oder ein Land überhaupt nicht sichern. Schutz können nur bewegliche Streitkräfte gewähren, die vom Stützpunkt aus operieren. Solange also Großbritannien

keine schlagkräftige Flotte und Luftwaffe in Singapore besitzt, nützt dieser Stützpunkt dem Festland Australien nichts. Aber selbst wenn diese zur Verfügung stehen, ist die Verteidigung Australiens von Singapore aus nicht leicht. Denn die Lage Singapores zu Australien ist ungünstig, weil das australische Festland sein Gesicht nicht nach Norden, den britischen Hilfsquellen entgegen, sondern nach Osten wendet. Sydney, der Mittelpunkt des Kernlandes an der Ostküste, ist auf dem Seeweg rund 4000 sm, d. h. etwa so weit wie unsere Kolonie Togo von Wilhelmshaven, entfernt. Und den Wert von Port Darwin muß man bis auf weiteres sehr gering anschlagen. Der Hafen liegt im Nord-Territorium, das, obwohl fast dreimal so groß wie Deutschland, nicht mehr als 15600 Menschen beherbergt, und Darwin, ein Ort von 1000 Einwohnern, ist noch mit keiner anderen Hafenstadt des Ostens, Südens oder Westens durch eine Eisenbahn verbunden; die große Nord-Süd-Bahn von Darwin nach der Südküste ist erst im Bau. Auf dem Seeweg aber beträgt die Entfernung von Darwin nach Sydney 2500 sm, sie ist also fast so groß wie die zwischen der irischen Westküste und New York. Auf so große Entfernungen hin aber nützen auch schnell bewegliche Seestreitkräfte von Darwin aus für die Verteidigung des Kernlandes an der Ostküste Australiens wenig. Die Luftwaffe kann allein keinen genügenden Ausgleich für diese Nachteile schaffen.

So werden die Meinungsverschiedenheiten zum Teil verständlich, die in Australien selbst bezüglich der Verteidigungsmaßnahmen herrschen. Die beiden bürgerlichen Parteien des Bundesparlaments traten schon im Frieden dafür ein, daß die Aufrüstung nach den Bedürfnissen des britischen Mutterlandes ausgerichtet würde, die Arbeiterpartei dagegen verlangte eine Aufrüstung allein nach denen des eigenen Landes. Aber keiner dieser Ausgangspunkte wies den Weg zu einem befriedigenden Ziel: Die Stärkung des örtlichen Schutzes durch unbewegliche Verteidigungswerke und durch ein Heer kann unmöglich genügen, und zwar nicht allein wegen der geringen Bevölkerungsdichte, sondern auch wegen der inselartigen Abgeschlossenheit der verschiedenen Siedlungsgebiete im Westen und Osten voneinander. Durch die Wüste zwischen dem Südwesten und dem Osten führt nur eine Eisenbahn, und die Bahnen in den dichter besiedelten Gegenden weisen fünf verschiedene Spurweiten auf. Der andere Weg aber,

die Schaffung einer ausreichenden Flotte und Luftwaffe, übersteigt die finanziellen Kräfte des Landes. Man kommt so oder so nicht aus dem Dilemma heraus, einerseits von der Stärke Großbritanniens auf und über den Meeren abhängig zu sein, andererseits für die Erhaltung dieser Stärke nur unzureichende Beiträge leisten zu können. Australien hatte im Weltkrieg 337000 Freiwillige zur Unterstützung Großbritanniens, vor allem auf Gallipoli, geschickt; 58000 Mann waren gefallen, 136000 Mann waren verwundet worden. Aber die Katastrophe von Gallipoli hatten auch sie nicht aufhalten können. Die Folge davon war eine starke Nervosität gegenüber jeder von See her drohenden Gefahr im Kriege. Sie war schon im Weltkrieg zu spüren gewesen. Zu Beginn dieses Krieges 1914 hatten Australien und Neuseeland sich erboten, ihre Truppentransporte nach Europa ohne Geleit durch Seestreitkräfte marschieren zu lassen. Als aber sowohl das deutsche Kreuzergeschwader unter Graf Spee als auch der Kreuzer „Emden" ungehindert im Stillen und Indischen Ozean operieren konnten, zog man dies Anerbieten zurück und verlangte starken Schutz der Transportschiffe. Nicht weniger beunruhigend waren die Minenerfolge des Hilfskreuzers „Wolf" in australischen Gewässern während des Frühsommers 1917. Man wußte monatelang nicht, woher sie stammten und wie man sich wehren sollte. Auf der Grundlage solcher Erfahrung und Erinnerung löste während des jetzigen Krieges, im August 1940, die Versenkung des Dampfers „Tukarina" südlich von Australien ein wahres Entsetzen aus. Die durch eine ebenso gewissenlos wie im Weltkrieg arbeitende Greuelpropaganda erzeugte Erbitterung gegen alles Deutsche wurde dank den fortschreitenden deutschen Erfolgen an Land, auf See und in der Luft in den Schatten gestellt durch die trübe Vorausahnung vom kommenden Zusammenbruch Großbritanniens. Solche Ahnung aber mußte zwangsläufig die bange Frage auslösen: Was wird aus Australien werden?

Die Sorge um die Zukunftsfrage hat Großbritannien selbst verschärft durch seine unselige Politik während und nach dem Weltkrieg Deutschland gegenüber. Bis zum Weltkrieg besaß Deutschland an Kolonien im Südseeraum nicht nur einen Teil von Neuguinea, den Bismarck-Archipel und Teile der Samoa-Inseln, die als Mandat Australien und Neuseeland zugewiesen wurden, sondern auch die nördlich des Äquators zwischen den ameri-

kanischen Hawaii-Inseln und den Philippinen gelegenen Marianen-, Karolinen- und Marschall-Inseln, die als Mandatsgebiet an Japan fielen. Dadurch rückte der Machtbereich des übervölkerten Inselreiches um 1500 sm näher an die Ostküste Australiens heran, er näherte sich ihr auf 1500 bis 2000 sm, war also jetzt weniger als halb so weit entfernt von Australien wie Singapore, von wo man Schutz erwartete. Gleichzeitig aber schoben auch die Vereinigten Staaten im Wettbewerb der Großmächte um den Stillen Ozean ihre Vorpostenstellungen von den Hawaii-Inseln nicht nur nach Westen, sondern auch nach Süden vor. Die Ausschaltung des deutschen Einflusses aus dem Südseeraum durch das Versailler Diktat hat daher die gesamtbritischen Sorgen um Australien nicht vermindert, sondern verschärft. Nun scheint es zwar dem Australischen Bund zugute zu kommen, daß die holländisch-indischen Inseln in erster Linie unter dem Einfluß Großbritanniens stehen, also als Stützpunkte für die Verteidigung Australiens zur Verfügung stehen. Aber auch diese Beruhigung hilft nicht über die Erkenntnis hinweg, daß das menschenleere, schutzbedürftige Australien mehr und mehr in das Spannungsgebiet zwischen den großen Seemächten Großbritannien, Japan und Nordamerika hineingezogen worden ist und daß zur Zeit niemand sagen kann, wann und wie sich die hier angehäuften Gegensätze entladen werden. Australien fühlt sich außerstande, den Verlauf der kommenden Auseinandersetzung nennenswert zu beeinflussen. Es beginnt zu ahnen, daß es dem Sieger um die Vorherrschaft im Stillen Ozean als leichte Beute zufallen wird.
Auch am Beispiel Australiens erweist sich also, daß das Großbritannien des 20. Jahrhunderts nicht mehr fähig ist, die Aufgaben, die es sich in früheren größeren Zeiten durch Eroberung und Ausbau seines Weltreiches selbst gestellt hat, weiterhin zu erfüllen.

HOCHSEEFAHRT UND BINNENWASSERSTRASSEN

Wer von Schiffahrt und Seemacht spricht, denkt zumeist nur an die Schiffahrt auf dem Meer, also an den Schiffsverkehr zwischen den Seehäfen oder auch an den Hochseefischfang, und an den Schutz solcher Seeinteressen durch Kriegsflotten und ihre Stützpunkte. Nur selten ist im



Schwerer Kreuzer in Fahrt



„Prinz Eugen“ vor der norwegischen Küste



Deutscher Zerstörer in norwegischem Fjord



Deutscher Flottenverband im Norden



Vorpostenboote geleiten deutsche U-Boote



Erbeutete britische Flagge



Auslaufendes U-Boot mit Sicherungsfahrzeug



Geleitschutz



Deutscher U-Jäger — Achtung, Sehrohr!



U-Boot im Atlantik



Schwere See von vorn



U-Boot-Begegnung auf dem Atlantik



Kurs Stützpunkt!



Rückmarsch nach erfolgreicher Unternehmung



Deutsche R-Boote dringen in den Hafen von Tobruk ein



Deutsches Schnellboot vor der afrikanischen Küste



Hart Backbord!



Das Führerboot winkt an



Deutsches U-Boot im Mittelmeer



Der Durchbruch durch den Kanal



Deutsches U-Boot läuft in einen italienischen Hafen ein



U-Boots-Seefahrt



„Prinz Eugen“ feuert!



Beim Durchbruch durch die Dover-Straße

Zusammenhang mit dem Seeverkehr die Rede vom Schiffsverkehr auf den großen natürlichen oder künstlichen Binnenwasserstraßen, den Strömen und Kanälen. Für jedes kultivierte Volk sind aber die Beziehungen zwischen See- und Binnenschiffahrt so bedeutungsvoll, daß es angebracht ist, ihnen einmal ausführlicher nachzugehen.
In einer Schrift über „Seekrieg und Seemacht" ist es natürlich, mit den Wechselwirkungen zwischen Binnen- und Seeschiffahrt im Kriege oder für die Zwecke der Kriegführung zu beginnen. Eine solche Erörterung ist uns durch unseren jetzigen Kampf gegen die Sowjetunion sehr nahe gebracht worden. Bei der Betrachtung von Seefahrt und Seemacht im Schwarzen Meer konnten wir die überraschende Tatsache feststellen, daß gegenüber den 350 Millionen Tonnen, die jährlich auf den Eisenbahnen der Ukraine befördert wurden, der Güterverkehr auf den großen Strömen und ihren Nebenflüssen nicht mehr als 8 Millionen Tonnen betrug, und daß Odessa, der belebteste sowjetische Hafen am Schwarzen Meer, nicht annähernd den Güterumschlag unseres Ostseehafens Stettin erreichte. Dieser Sachverhalt ließ uns erkennen, daß die Entwicklung der sowjetischen Seemacht im Schwarzen Meer nicht einem natürlichen Schutzbedürfnis des Verkehrs auf dem Wasser entsprang, sondern daß jene Schlachtschiffe, Kreuzer, Flugzeugträger und Zerstörer, die 40 U-Boote und 100 Schnellboote und dazu das Dutzend der größeren und kleineren Stützpunkte einer unsachlichen, uferlosen Machtpolitik zu dienen hatten. Wir erinnern uns ferner, daß die Sowjetunion im letzten Jahrzehnt das Ziel verfolgte und nahezu erreicht hat, durch Flüsse, Seen und Kanäle nicht nur eine Wasserverbindung vom Weißen Meer im Norden zum Finnischen Meerbusen der Ostsee, sondern auch von da nach dem Schwarzen Meer und dem Kaspischen Meer zu schaffen, um leichte Seestreitkräfte bis zum U-Boot und Zerstörer, ungestört von einem Feind, auf der inneren Linie je nach Bedarf verschieben zu können. Nachdem im jetzigen Kampf das ungeheure Ausmaß der sowjetischen Aufrüstung zu Land und in der Luft offenkundig geworden ist und damit die technischen Möglichkeiten und die Angriffsabsichten des sowjetrussischen Systems enthüllt worden sind, wird sich niemand mehr im unklaren darüber sein können, was die Verwirklichung dieser Pläne auf dem Gebiet der Seemacht für Europa und die Anlieger zu bedeuten gehabt hätte.

Ähnlich ist die Bedeutung des Panamakanals für die Vereinigten Staaten; er ermöglicht es ihnen, vor allem, seitdem Großbritannien ihnen seine Stützpunkte rund um das Karibische Meer abtreten mußte, ihre Seestreitkräfte auf kurzem, durch keinen Feind gefährdeten Weg zwischen dem Atlantik und dem Stillen Ozean nach Belieben zu verschieben. Auch beim Bau unseres Kaiser-Wilhelm-Kanals haben natürlich neben dem Gedanken an die Vereinfachung der Handelsschiffahrt, vor allem des Verkehrs der deutschen Hafenplätze an der Nordsee und Ostsee untereinander, auch strategische Überlegungen mitgewirkt.

Haben denn nun Binnenwasserstraßen in Verbindung mit Küsten und Meeren in Kriegen, zumal in Seekriegen, schon jemals eine wesentliche Rolle gespielt? Die bejahende Antwort fällt uns leicht. Besitzen wir nicht schon aus alter Zeit von den Normannen Kunde, daß sie mit ihren Seeschiffen die Seine hinauf vorgedrungen sind bis Paris? Wissen wir nicht von den Wikingern, daß sie mit ihren Schiffen auf dem Weg über die Ströme Rußlands und teilweise sogar über Land das Schwarze Meer erreicht, daß sie also auf ihre Weise eben das schon bewerkstelligt haben, was nun den Sowjets vorschwebte?

Während des Weltkrieges konnten wir bekanntlich die Binnenwasserstraßen in Flandern zwischen Brügge, Zeebrügge und Ostende sehr nützlich militärisch verwenden. Aber weitaus am wichtigsten für unsere Anschauung ist die Kriegsbedeutung unseres Nord-Ostsee-Kanals im Weltkrieg und auch jetzt wieder. Dank unserem Kaiser-Wilhelm-Kanal durfte die weit überlegene britische Flotte es nicht wagen, in die Ostsee einzudringen, obwohl unsere Flotte meistens in der Nordsee versammelt lag. Ihm, diesem Kanal, ist es ebenso zu verdanken, daß im Weltkrieg die lange erwogene Landung eines russischen Heeres an unserer Ostseeküste unter britischem Flottenschutz überhaupt nicht versucht wurde, und daß — einst und jetzt — unsere Erzzufuhr aus Nordschweden über die Ostsee niemals nennenswert gestört werden konnte. Richtig angelegte Binnenwasserstraßen vermögen also tatsächlich die Kraft einer Flotte gegenüber einem stärkeren Gegner unter Umständen entscheidend zu erhöhen, indem sie ihr Kräfteverschiebungen auf der inneren Linie ermöglichen.

Aber es gibt noch andere Arten des Einwirkens von Binnenwasserstraßen auf die Seekriegführung. Zwei Beispiele, die sich zufällig beide in der

Geschichte der Vereinigten Staaten finden, sind besonders bemerkenswert: 1777, bald nach Beginn des nordamerikanischen Befreiungskrieges gegen England, ließ die britische Kriegsleitung ein Heer unter General Bourgoyne von der kanadischen Grenze südwärts nach dem Quellgebiet des Hudsons vormarschieren; ihm entgegen sollte von dem britischen Stützpunkt New York aus ein anderes Korps auf dem Hudson flußaufwärts geschickt werden. Der Plan war gut: militärisch erstrebte er die Vereinigung der britischen Kräfte zwischen Kanada und New York, politisch hätte er zur Trennung der noch schwankenden Kolonien westlich des Hudsons von dem eigentlichen Herd des Aufstandes östlich des Hudsons führen können. Der britische Befehlshaber in New York hatte reichlich Schiffe und Truppen zur Verfügung, aber er verstand seine Aufgabe nicht, den Hudsonfluß als verlängerten Arm der Seemacht in das Land hinein zu benutzen, wodurch die militärische und politische Lage der aufrührerischen Kolonisten von Anfang an viel kritischer, wenn nicht aussichtslos geworden wäre. Statt dessen blieb General Bourgoyne ohne Unterstützung und mußte sich bei Saratoga den Milizen der Nordamerikaner ergeben, die 140 Jahre später zu Ehren dieser ersten Kapitulation britischer Truppen vor Nordamerikanern ihrem ersten Flugzeugträger den Namen „Saratoga" gaben.

Während hier ein Plan zur Benutzung eines Flusses durch die Seemacht unausgeführt blieb, gelang ein anderer bei einer späteren Gelegenheit um so besser. Im nordamerikanischen Bürgerkrieg, der 1861 zwischen den Nord- und Südstaaten ausbrach, waren die Nordstaaten an militärischer Tüchtigkeit den Südstaaten nicht gewachsen. Sie verfielen deshalb auf den Plan, durch eine vollständige Blockade allmählich zum Ziel zu kommen. In der Fachliteratur hat dieser Plan den Namen der Anakonda-Schlange erhalten, die ihr Opfer durch Umschlingung erstickt. Die britische Einkreisungspolitik und Hungerblockade gegen Deutschland ist also keine originale britische Erfindung, sondern die Nachahmung eines, allerdings auch aus angelsächsischem Geist entsprungenen, gelungenen Vorbildes. Im amerikanischen Bürgerkrieg handelte es sich darum, die über 2000 sm lange Seeküste der Südstaaten von der Chesapeake-Bucht um Florida herum bis zur mexikanischen Grenze zu blockieren. Aber dazu mußte das Land der Südstaaten auch noch von Zufuhren aus dem angrenzenden Westen

und Nordwesten des amerikanischen Festlandes abgeschnitten werden. Zu diesem Zweck bauten die Nordstaaten auf dem Mississippi Kanonenbootsflottillen, die es in engem Zusammenwirken mit dem Heer im Verlauf einiger Jahre fertigbrachten, den Mississippi auf eine Strecke von 1100 km bis hinauf zur Einmündung des Ohio und auch den Ohio selbst so zu beherrschen, daß ein nennenswerter Verkehr vom Westufer zu den Südstaaten nicht mehr möglich war. Diese Leistung der Flußkanonenboote wäre indessen wirkungslos geblieben, wenn sie nicht durch die Hochseestreitkräfte ergänzt worden wäre. Es galt, das weitverzweigte Mündungsgebiet des Mississippi mit der wichtigen Stadt New Orleans von See her in die Gewalt der Nordstaaten zu bringen. Das Hauptfahrwasser war zwischen zwei als unüberwindlich geltenden Festungsanlagen durch eine zusammengefaßte Schiffs-, Trossen- und Balkensperre vollkommen gesperrt. Hätten die Nordstaaten nicht in Admiral Farragut einen unternehmenden, gründlichen und besonnenen Flottenführer besessen, so wäre der Anakonda-Plan kaum geglückt. Wie wurde das Ziel erreicht?
Farragut beschoß zunächst durch versteckt aufgestellte schwimmende Mörserbatterien die Küstenwerke, bis ihre Widerstandskraft auf einen Bruchteil herabgesetzt war. Dann schickte er nachts zwei Kanonenboote an die Sperre und ließ durch Sprengen von Ankerketten und Verbindungsstraßen eine Sperrlücke schaffen, durch die er in der folgenden Nacht seine Schiffe stromaufwärts führte. Die Gefahren dieses nächtlichen Durchbruchs waren groß; von beiden Seiten her drohten die noch keineswegs ganz niedergekämpften Küstenbatterien und von vorn der Gegenangriff feindlicher Kampfschiffe mit Brandern. Zeitweise schien das Unternehmen verhängnisvoll enden zu wollen, denn kaum hatte Farraguts Flaggschiff an der Spitze des Verbandes die Sperrlücke unter dem Feuer der Küstenbatterien passiert, so steuert, geschleppt von einem kleinen Dampfer, ein in hellen Flammen stehender Brander heran; das Flaggschiff muß ausweichen, kommt dabei auf Grund und kann das Festmachen des Branders nicht verhindern. Schon greifen die Flammen auf Farraguts Flaggschiff über, da gelingt es der Besatzung unter Farraguts Anleitung, in letzter Minute den Brander loszuwerfen, der dann vom Strom abgetrieben wird, und das Feuer zu löschen. Der Widerstand der übrigen Schiffe wird gebrochen, New Orleans besetzt; nun erhält Farragut sogar den Befehl, mit

seinem Hochseegeschwader den Mississippi aufwärts zu gehen, soweit es die Wassertiefen erlauben. Einige 100 km dringt er mit seinen Kreuzern vor, bis er bei der Stadt Vicksburg den Kanonenbootsflottillen die Hand reichen kann. Damit war der Ring geschlossen. So gelang also im Jahre 1862 auf dem Mississippi ein zusammengesetzter See- und Flußkampf bis zur Vollendung. Die Seeblockade allein wäre damals unwirksam gewesen und erst recht die alleinige Absperrung auf den Flußläufen. Aber beide Maßnahmen zusammen erzielten den Erfolg, daß im Jahre 1865 das starke und von General Lee hervorragend geführte Heer der Südstaaten wegen Mangels an allem Kriegsbedarf kapitulieren mußte.

Solche Einbrüche der Seemacht in das Binnenland, die wir uns in den ältesten Zeiten, als die Seefahrt überhaupt noch nicht über das freie Meer führte, sondern an Küsten und Flüsse gebunden war, wohl häufiger vorstellen können, mußten mit der Höherentwicklung der Feuerwaffen aufhören. Durch die Überlegenheit der Küstenartillerie über das Kriegsschiff entstand eine scheinbar naturgegebene Trennungslinie zwischen Fluß und Meer auch für alle Arten der Seekriegführung. Nur da, wo die Abwehrmittel des Landes weit unterlegen waren, konnten Angriffe der Seemacht in Flußgebiete hinein noch aussichtsreich sein. In der Geschichte der kolonialen Erwerbung gab es noch solche Gelegenheiten, und in jüngster Zeit hat die japanische Flotte die nach der Eroberung von Schanghai am Jangtsefluß aufwärts vorgehende japanische Armee mit 70 Zerstörern und anderen kleinen Fahrzeugen weit landeinwärts unterstützt. Kühne Ausnahmefälle, in denen der Angreifer von See trotz starker Abwehr in Binnenwasserläufe eindrang und sein militärisches Ziel erreichte, waren — während des chinesischen Boxeraufstandes 1900 — die Niederkämpfung der Takuforts durch Kanonenboote, die flußaufwärts auf dem Peiho vorgedrungen waren, wobei das deutsche Kanonenboot „Iltis" in vorderster Linie ehrenvoll kämpfte, und — am 9. April 1940 der Einbruch unserer deutschen Kriegsschiffe in die norwegischen, weit landeinwärts reichenden Fjords, die in militärischer Hinsicht durchaus den Mündungsläufen großer Ströme vergleichbar sind.

Als Folge der technischen Weiterentwicklung erleben wir in der Gegenwart, daß das Betätigungsgebiet — nicht etwa der Wirkungsbereich! — der Seemacht noch weiter vom Landweg in die See hinausgedrängt wird.

Wir kennen aus früheren Betrachtungen über die Kriegführung in Küstengewässern und Binnenmeeren den Begriff des Küstenvorfeldes, innerhalb dessen dem seemächtigen Gegner seine Bewegungsfreiheit geraubt wurde durch die Kleinkampfmittel des Verteidigers: U-Boote, Schnellboote, Minen und Flugzeuge. Eine Vorstellung davon gab uns die erregte Debatte über die Norwegenunternehmungen 1940 im britischen Parlament, wo Chamberlain auf die scharfen Angriffe wegen der Untätigkeit der sechsfach überlegenen britischen Flotte erklärte, man habe nicht wagen dürfen, kostbare Kampfschiffe in den engen Fjords den deutschen Torpedos, Minen und Luftangriffen auszusetzen.

Die bisherige rein militärische Betrachtung der Beziehungen zwischen den Meeren und den Binnenwasserstraßen hat uns aber noch kaum etwas über die tiefergehenden, allgemeinen Wechselwirkungen gesagt. Wir wollen sie durch die weitere Betrachtung kennenlernen und dabei auch prüfen, wie es mit der landläufigen, vom Briten genährten Anschauung steht, als sei der Brite der unumstrittene Meister in der Schiffahrt, d. h. in der Beherrschung aller von der Natur gebotenen Möglichkeiten für den menschlichen Verkehr auf den Gewässern unserer Erde. Seemacht ist ja nicht Selbstzweck, sondern die Kriegsflotte dient ebenso wie Heer und Luftflotte der Schaffung gesunder Lebensverhältnisse für das eigene Volk, ihre besondere Aufgabe ist der Schutz der Schiffahrt. So soll uns nun die Frage beschäftigen, welche Bedeutung im Rahmen der allgemeinen Schiffahrt, also in Zusammenhang mit der Seeschiffahrt, den Binnenwasserstraßen, Binnenhäfen und der ganzen Binnenschiffahrt zukommt. Dazu müssen wir zunächst etwas von der Binnenschiffahrt wissen. Da es im Rahmen dieser Schrift ganz unmöglich ist, ein vollständiges Bild davon zu geben, soll unser Ziel sein, einen ungefähren Eindruck, eine Anschauung davon zu bekommen, wie die naturgegebenen Möglichkeiten von unserem deutschen Volk nützlich und fruchtbar zur Verbesserung seiner Lebensverhältnisse verwendet worden sind. Und das ist ja eine Frage, die in jedem Fall einer Prüfung wert ist: welche Möglichkeiten den Menschen durch die Natur ihres Heimatlandes geboten werden, und was das einzelne Volk kraft seiner Tüchtigkeit daraus zu machen verstand.

Man hat uns an den Gedanken gewöhnt, daß Deutschland in bezug auf

die Seefahrt von der Natur stiefmütterlich behandelt worden sei, weil seine Zugänge zum offenen Meer von Großbritannien verhältnismäßig leicht gesperrt werden können. Wer oberflächlich denkt und zum bequemen Verzicht neigt, mag also folgern, das deutsche Volk sei eben durch seine geographische Lage dazu bestimmt, nicht Seevolk zu sein, sondern Landvolk. Aber diese Selbstbescheidung wäre nicht nur nichtswürdig, sondern auch gedankenlos; denn sie setzt ja die Gewaltanwendung als Normalzustand voraus. Normalzeiten sollten aber für die Kulturmenschheit die friedlichen, durch Gewaltanwendung nicht behinderten Verhältnisse sein, und Gewaltanwendung hat nach unseren Begriffen nur das Recht — aber auch die Pflicht! —, eine naturgemäße, lebensgerechte Ordnung zu schaffen, wo es auf andere Weise nicht geht. Wenn also der Brite uns und anderen an Hand seiner geographischen, strategisch allerdings vorzüglichen Lage die angeblich gottgewollte britische Vorherrschaft zur See, und d. h. in der Welt, vorhält, so verrät er, der angebliche Vorkämpfer für Zivilisation, Gerechtigkeit und Demokratie, damit nur, daß sein ganzes Fühlen und Denken nicht auf Rechtlichkeit fußt, sondern auf Gewalttätigkeit. Denn sobald wir einmal von Gewaltanwendung absehen und dann die natürlichen Gegebenheiten und die daraus entwickelten Leistungen betrachten, wird das Bild wesentlich anders.

Gewiß hat die Natur dem Briten eine prachtvolle Lage seiner Insel zum freien Weltmeer geschenkt; er hat sie in seiner Weise zu nutzen verstanden und mit der Schaffung des Weltreiches eine Leistung vollbracht, die immer bewundernswert bleiben wird. Aber e i n e n Mangel hat seine Lage: das fehlende große und volkreiche Hinterland, und der Brite hat diesen Mangel aus eigener Tüchtigkeit nicht auszugleichen verstanden. Vielmehr hat ihn die Gunst seiner Lage immer mehr dazu verführt, sich im Händlerischen zu verlieren. Kein Mißverständnis! Kein Wort der Geringschätzung über den Kaufmannsstand! Er wird bei uns, da wir durch unsere Geschichte ein Beamten- und Soldatenstaat geworden sind, sowieso gar zu leicht in seinem eigentlichen Wesen verkannt. Wir kennen den Begriff des königlichen Kaufmanns, aber wir kennen auch einen Großen König, dem es das höchste Ziel seines Königstums war, der erste Diener des Staates zu sein; und so ehren wir als „königlichen" Kaufmann, wer frei und aus eigener Verantwortung der Allgemeinheit d i e n t. Hier

lag die große, dem Briten durch seine geographische Lage gebotene Möglichkeit gegenüber Europa. Er hat sie nicht zu nutzen verstanden, sondern mehr und mehr wurde ihm der ganze Sinn seines Seehandels unter dem Schutz seiner Seemacht das Beherrschen, um zu verdienen. Wir werden sehen, welche Folgen für Großbritannien selbst daraus entstanden sind.

Wo Deutsche in der Welt einflußreich aufgetreten sind, finden wir die Spuren deutscher Leistung, ob die Hamburger Kaufmannsfamilie Godefroy in der Südsee dem wilden Händlertum ein Ende bereitete und an seine Stelle planmäßige Kolonisierungsarbeit setzte, ob das Reich seine Kolonien so verwaltet und gefördert hat, daß die eingeborene Bevölkerung noch heute an die deutsche Zeit als an die goldene Zeit ihres Landes zurückdenkt, ob im europäischen Osten und Südosten deutlich eine Kulturgrenze zu erkennen ist, da, wo die Grenze des deutschen Einflusses lag. — Wir behaupten nicht, daß es ähnliche Leistungen der Briten in der Welt nicht gäbe, aber weitaus vorherrschend sind die unschönen Züge. Indien ist ein Beispiel, wo ungezählte Millionen unwürdig leben, hungern und verderben, damit Englands Reichtum wächst; Ägypten, wo einst erbarmungslos schwere Notzeiten für die einheimische Fellachenbevölkerung heraufbeschworen wurden durch die Verdrängung des Getreideanbaus zugunsten der Baumwolle, an der Großbritannien verdienen wollte. Australien, Kanada und die Vereinigten Staaten lehren uns, wie der Angelsachse einerseits die Natur verwahrlosen läßt und andererseits sie nomadenartig ausbeutet durch rücksichtslosen Raubbau mit dem Boden. Auch Irland kann bekanntlich ein Lied singen vom Segen britischer Fürsorge. Aber wir finden diese Spuren ungezügelten Händlergeistes ebenso in Großbritannien selbst; in Schottland, wo die alteingesessene bäuerliche Bevölkerung unter Gewaltanwendung von der Scholle vertrieben und in kläglichste Lebensverhältnisse versetzt wurde, weil die Anlage von Schaffarmen höheren Ertrag versprach. Vor allem aber gehört hierher die seit 1846 in England durchgeführte Loslösung vom eigenen Boden durch eine Händlerpolitik, der die Aufhebung aller Zölle dazu diente, das Geschäft mit der Einfuhr billigerer Nahrungsmittel zu machen, während die eigene Bauernkultur dadurch vernichtet wurde.

Die gleiche Kulturlosigkeit — denn Kultur bedeutet doch die Pflege

aller dem Menschen von der Natur gegebenen Werte — finden wir in England auch auf dem Gebiet der Binnenwasserstraßen. Sie konnten in Großbritannien nach Lage der Dinge nicht die Bedeutung erlangen wie in Deutschland, aber das verringert nicht das Gewicht der bezeichnenden Tatsache, daß die Binnenwasserstraßen Englands verödet sind, weil die privaten Eisenbahngesellschaften sie aufgekauft und willentlich vernachlässigt haben, um diese Wettbewerber unschädlich zu machen. Trotz dem Vorhandensein zahlreicher schiffbarer Flüsse spielt die Binnenschiffahrt daher im Leben des britischen Volkes kaum eine Rolle. Für die Beherrschung der Meere haben die Briten ein instinktives Verständnis bewiesen, und wir versagen ihren kühnen alten Seefahrern, wie Franz Drake, Frobisher oder Hawkins, unsere Achtung nicht, aber die Fülle der Kräfte sachlicher wie geistiger Art, die aus dem Element „Wasser" entspringen, haben sie nicht zu erfassen und zu heben verstanden, weil ihre Seefahrt von der Seeräuberei herkommt und weil sie — trotz aller Betonung ihres sogenannten Christentums — die der Menschheit von Gott auferlegte Mühsal, die langsame Kultur*arbeit* an den von der Erde dem Menschen gebotenen Möglichkeiten, immer verachtet haben. Kann man denn nun nicht sagen, es sei doch schließlich gleichgültig, auf welchem Wege Güter befördert werden, ob in der Luft oder auf der Autobahn oder mit der Eisenbahn oder durch die Binnenschiffahrt? Nein! Wir werden sehen: wie im menschlichen Körper jedes Organ, so haben im Volksleben die Binnenwasserstraßen ihre organische Aufgabe, deren Vernachlässigung sich genau so rächt wie beim Körper. Gegenüber den ungeheuren Mengen der Massengüter, die im Lebensbetrieb eines Kulturvolkes zu bewegen sind — ich nenne nur Kohle, Erz, Getreide, Kartoffeln —, haben die Verkehrsmittel der Luft und des Landes natürliche Grenzen. Der Wasserweg ist leistungsfähiger und billiger für die Bewegung großer Massen auf weiten Strecken, er ist daher auch unentbehrlich als Zubringer zu den Seehäfen und als Lastträger von ihnen ins Binnenland. Um einen Begriff von seiner Leistungsfähigkeit zu geben, sei hier zunächst *eine* Zahl genannt: in den letzten Friedensjahren, ja schon vor dem Weltkrieg, wurden auf dem Rhein über 80 Millionen Tonnen befördert, das ist mehr als die ganze ungeheure Übersee-Einfuhr Großbritanniens. Wie sehr der pflegliche Ausbau unserer Binnenwasserstraßen uns jetzt im Krieg zugute

kommt, und wie froh der Engländer heute an einer gut entwickelten Binnenschiffahrt wäre, kann man sich vorstellen, wenn man an die Einflüsse des Krieges auf den Eisenbahnverkehr denkt.
Hören wir nun, wie das deutsche Volk seine Ströme zu nutzen verstand. Da wir von der Seefahrt ausgehen, stoßen wir zunächst auf die Tatsache, daß die Ströme nicht nur von jeher äußerlich und praktisch die Verbindungswege vom Land zur Küste waren, sondern daß sie darüber hinaus dem Binnenländer die innere Verbindung zur See und den Gedanken an die Seefahrt nahebrachten. Wie die Seefahrer die Ströme zu Einfällen tief ins Land hinein benutzten, so fuhren schon in frühen Zeiten binnenländische Stromanwohner auf ihren Schiffen nicht nur bis zur Mündung, sondern unmittelbar weiter über See. Beispiele aus der Zeit der Hanse machen uns von neuem die Größe und Bedeutung dieser deutschen Gemeinschaft klar; und zwar ist es die Stadt Köln, von der aus schon vom Ende des 10. Jahrhunderts an ein unmittelbarer Seeschiffsverkehr stattfand. Kölnische hansische Seeschiffe holten dort ihre Ladungen ab, um sie weit über See zu tragen, und umgekehrt wurden in Köln die aus England, Spanien und Rußland herbeigebrachten Güter aus den Seeschiffen umgeladen, um durch Flußschiffe oder über Land in West- und Süddeutschland verbreitet zu werden. Die Kölner besaßen in englischen Häfen besondere Rechte, und ihr Kaufhaus in London, die Gildhalle, stand unter dem Schutz des englischen Königs. So groß war ihr Ansehen, daß sie gelegentlich der Wegnahme eines von Köln nach Westindien bestimmten Schiffes unmittelbar bei der Königin von England Beschwerden führen konnten.
Als aber in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts durch die Loslösung der Niederlande aus dem Verband des Deutschen Reiches der Unterlauf und die Mündung des größten deutschen Stromes, des Rheins, vom Reich abgeschnitten wurden, da kam der ganze Kölner Seehandel zum Erliegen. Denn die Holländer nützten ihre Lage aus, sei es, indem sie sich der Stromvertiefung widersetzten oder Schleppdienste verweigerten oder hohe Durchgangsgebühren erhoben; und als 1814 im Pariser Frieden die Freiheit der Rheinschiffahrt bis ins Meer ausgesprochen und dann auch vom Wiener Kongreß bestätigt wurde, da legte Holland den Wortlaut so aus, als ob die Rheinschiffahrt nur frei bis ans Meer, aber nicht frei bis ins

Meer sein sollte, und erhob die Gebühren weiter. Daher stellten sich die Transportkosten über den holländischen Rhein dreizehnmal teurer als über eine gleich große Strecke auf dem deutschen Mittel- oder Oberrhein, und Ostpreußen mußte seine Kohlen aus England beziehen, weil die deutsche Ruhrkohle durch die Verschiffung über die holländische Rheinmündung zu teuer wurde. Einen tatkräftigen Versuch, wieder eine Rhein-See-Schiffahrt ins Leben zu rufen, unternahm 1837 der Kölner Fritz Harkort, unterstützt von dem rheinischen Industriellen Haniel, aber auch ihre zähen Bemühungen scheiterten an den unüberwindlichen Hindernissen.

Erst 1866 fielen alle Abgaben auf dem Rhein von Basel bis ins offene Meer. Seitdem konnte die Rhein-See-Schiffahrt wieder aufleben, vor allem im Verkehr von Köln, Duisburg-Ruhrort und Düsseldorf mit Hamburg und den deutschen und fremden Häfen der Ostsee. 83 Schiffe mit 89000 t Tragfähigkeit fuhren 1937 im Dienst der deutschen Rhein-See-Reedereien, aber von nicht geringerer Bedeutung sind die ungezählten Küstenfahrer und Motorsegler, die bis in den Main hinein vordringen und sogar Mannheim und Heilbronn, Straßburg und Basel zu Seehäfen machen. 1,4 Millionen Tonnen wurden 1936 im Rhein-See-Verkehr bewegt, und 236000 t waren es im entsprechenden Seeverkehr des Elbe- und Odergebietes, in dem 70 tüchtige Harener Schiffer — aus Haren an der Ems! — eine überraschend große Rolle spielen. Das sind beachtliche Gütermengen. Aber ihnen steht die Tatsache gegenüber, daß 1936 von den 4½ Millionen Tonnen deutscher Güter, die aus dem Rhein in die deutschen Seehäfen zu verschiffen waren, nur ein Viertel im ununterbrochenen Rhein-See-Verkehr gefahren wurden, während drei Viertel im Hafen Rotterdam aus Binnenschiffen in Seeschiffe umgeladen wurden. Und was der Verlust der Rheinmündung für das deutsche Volk bedeutete, ergibt sich schlagend aus den Angaben des Oberbürgermeisters von Rotterdam, der 1938 rühmen konnte, daß Rotterdam alljährlich von 200000 Binnenschiffen besucht wird, so daß Tag für Tag 10 Stunden lang jede Minute ein Binnenschiff im Hafen anlegt und ein anderes ausfährt, und daß diese Binnenschiffe rund 35 Millionen Tonnen im Jahr von und nach Rotterdam befördert haben. Die Unnatur dieses Zustandes wurde sogar von Außenstehenden empfunden. Der einstige Präsident der Ver-

einigten Staaten, Theodor Roosevelt, der Onkel des jetzigen Präsidenten, äußerte lange vor dem Weltkrieg einmal zu Großadmiral von Tirpitz: Deutschland müßte die natürliche Herrschaft über die Mündung seines Hauptstromes wiedergewinnen und die kleinen niederdeutschen Staaten am unteren Rhein an sich heranziehen. Tirpitz hatte damals den Eindruck, daß es sich bei dieser Bemerkung nicht um ein diplomatisches Spiel handelte, sondern daß jener Roosevelt es ehrlich meinte.

Von der Strom-See-Schiffahrt wenden wir uns nun der eigentlichen deutschen Binnenschiffahrt zu, auch hier mit dem Blick auf die Wechselbeziehungen zwischen den Binnengewässern und der Hochseefahrt.

Unser Ausgangspunkt ist das beiden gemeinsame Element: das Wasser. — Der vielseitigste dichterische Genius unseres Volkes, Goethe, läßt bekanntlich im „Faust" zwei Weise des alten Griechenlands, Thales und Anaxagoras, die Frage erörtern, ob der Ursprung unserer Erde dem Wasser oder dem Feuer zu verdanken sei, und er gibt zu erkennen, daß er selbst mit Thales dem Wasser den bedeutsameren Anteil zuerkennt. So sind denn auch seine bekannten, unvergeßlichen Worte zu verstehen:

Alles ist aus dem Wasser entsprungen!
Alles wird durch das Wasser erhalten!
Ozean gönn' uns Dein ewiges Walten!
Wenn Du nicht Wolken sendetest,
Nicht reiche Bäche spendetest,
Hin und her nicht Flüsse wendetest,
Die Ströme nicht vollendetest,
Was wären Gebirge, was Eb'nen und Welt?
Du bist's, der das frischeste Leben erhält.

So kommt, wo uns einfachen Menschen Gedanke und Wort versagen, uns der Dichter zu Hilfe; und wir haben allen Grund, sein Wort ernst zu nehmen, denn er bringt die tiefsten seelischen Regungen und Erfahrungen seines Volkes ins Wort, ja er befreit das Unbewußte, kaum Geahnte zur Wirkung, zur Tat, indem er ihm Ausdruck gibt.

Man müßte nicht Seemann sein, wollte man nicht aus ganzem Herzen dem Dichter zustimmen, der uns dergestalt das Wesen des Wassers kundtut. Und in der Tat, seitdem die Faltung der Erdrinde abgeschlossen ist,

wurde das Antlitz unserer Erde geformt von den Wassermassen, die täglich aus dem Weltmeer aufsteigen und, auf dem festen Land niedergeschlagen, ihm wieder zueilen in Gestalt von Bächen, Flüssen, Strömen. Über die lebenfördernde Wirkung dieser natürlichen Wasserläufe braucht kaum ein Wort verloren zu werden, sie liegt überall sichtbar zutage: Fruchtbarkeit — Besiedlung — Gewerbe — Verkehr. Flüsse können die ganze Lebensentwicklung ihres Gebietes entscheidend beeinflussen.

Und nun dürfen wir feststellen, daß unser deutsches Vaterland in Hinsicht auf sein Flußnetz von der Natur nicht stiefmütterlich, sondern echt mütterlich behandelt worden ist. Von Süden nach Norden und von Südosten nach Nordwesten werden die deutschen Lande durchflossen von unseren großen Strömen, und kräftige Nebenflüsse ergänzen das Bild. Überall schaffen die Wasseradern, das Leben reich befruchtend, eine natürliche Verbindung vom tiefsten Binnenland zum Meer. Der von den deutschen Küsten am weitesten entfernte Süden aber wird von Westen nach Osten durchflossen, vom Donaustrom, der eine ähnlich verkehrsfördernde Wirkung wie seine nordwärts gerichteten Brüder bis jetzt bloß deshalb nicht ausüben konnte, weil er in das verkehrsarme Schwarze Meer mündet, weil er auf dem langen Weg dahin gar zu viele politische Grenzen zu passieren hatte, weil seine großen südlichen Zuflüsse ungebärdige Kinder des Hochgebirges sind, die der Zähmung durch den Menschen stärksten Widerstand entgegensetzen — und schließlich weil die Mainlinie der Herstellung einer leistungsfähigen Wasserverbindung zwischen diesem großen Verkehrsweg des Südens und dem deutschen Norden im Wege war.

Denn die Ströme sind ja nicht die einzigen Binnenwasserstraßen geblieben, sondern sie wurden wegen ihrer Nützlichkeit als Verkehrsträger schon frühzeitig durch Binnenlandkanäle ergänzt. Schon aus dem Jahr 1548 wissen wir von einer Kanalschleuse bei Brandenburg; und dann sehen wir, wie — vom Großen Kurfürsten weitblickend angefangen, von Friedrich dem Großen sorglich und tatkräftig gefördert — die Zwischenstromverbindungen im Elbe-Oder-Gebiet angelegt wurden. Eine Verbesserung der Verbindung von Berlin mit Magdeburg wurde durch den Plaueschen Kanal erreicht; und damit das Salz aus dem Gebiet um Magdeburg schneller nach dem Osten und umgekehrt das Holz aus der Neumark besser nach den Bergwerken bei Halle gelangen konnte, ließ Friedrich der

Große mehrere Kanäle zwischen Elbe und Oder graben und sorgte daneben für eine gute Verkehrsmöglichkeit auf der Oder zwischen Breslau und Stettin. Der Dortmund-Ems-Kanal schuf später dem Rheinverkehr einen deutschen Notausgang zur See, der Adolf-Hitler-Kanal schloß das große oberschlesische Hüttengebiet an die Oder an, und schließlich vollendete der Mittellandkanal die Verbindung vom Rhein quer durch Norddeutschland zur Oder. Zahlreiche andere Kanäle, die nicht einzeln genannt werden können, ergänzten das Netz.
Nur die eine große Aufgabe blieb noch der Zukunft vorbehalten; der leistungsfähige Wasserweg zwischen der Donau und dem übrigen deutschen Stromnetz. Sichtbar haben wir hier vor Augen eine Nachwirkung der einstigen politischen und, im Zusammenhang damit, geistigen Zerrissenheit unseres Volkes. Wie anders wird das Bild werden, wieviel inniger wird die Verbindung zwischen Süd und Nord sein, welche wirtschaftliche Belebung wird der ganze Donauraum erfahren, wenn erst einmal die geplanten Kanalverbindungen von der Oder und Elbe, der Weser und dem Rhein zur Donau Wirklichkeit geworden sind.
Was Binnenwasserstraßen für die daran beteiligten Gebiete bedeuten, davon mögen nun einige kurze Zahlen eine Anschauung geben: Daß wir ein sehr dichtes Eisenbahnnetz von ungefähr 60000 km Gesamtlänge haben, mag allgemein bekannt sein; nicht aber, daß die Länge unserer Binnenwasserstraßen ein volles Viertel aller Eisenbahnen ausmacht, nämlich 15500 km; oder daß gegenüber der deutschen Seeschiffahrt, mit 2600 Fahrzeugen und einer Tragfähigkeit von 4 Millionen Tonnen, in der Binnenschiffahrt fast 18000 Fahrzeuge mit mehr als 6 Millionen Tonnen Tragfähigkeit im Betrieb sind. Ebenso lehrreich ist die Zahl der deutschen Binnenhäfen. Das sind nicht weniger als 246, darunter 134 bedeutendere mit einem Warenumschlag von mehr als 100000 t. Wenn wir uns nun noch vorstellen, daß 131000 Männer in der Binnenschiffahrt beschäftigt sind, so bekommen wir allmählich ein Bild von diesem Verkehrsinstrument.
Indessen wichtiger noch als diese Bestandszahlen sind die Leistungszahlen. Hören wir also, daß auf unseren Binnenwasserstraßen im letzten Friedensjahr 136 Millionen Tonnen bewegt wurden gegenüber 496 Millionen auf

der Eisenbahn und 56 Millionen in der deutschen Seeschiffahrt. Wir müssen aber, um zu einem ganz richtigen Leistungsvergleich zu kommen, nicht nur die Mengen, sondern auch die zurückgelegten Entfernungen in Betracht ziehen. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke von Gütern auf der Eisenbahn beträgt 154 km, in der Binnenschiffahrt aber 225 km; so verbessert sich nun das Verhältnis schon merklich für die Binnenschiffahrt mit einer Verhältniszahl von 30 gegenüber 80 der Eisenbahn. Die Hochseeschiffahrt aber, deren durchschnittliche Beförderungsstrecke an die 5000 km ist, steht nun unerreichbar an der Spitze mit einer Verhältniszahl von über 250. Diese Verhältniszahlen waren zugleich, wenn man Tonnen und Kilometer multipliziert, die Milliarden-Tonnen-Kilometer-Zahlen; also: Hochseeschiffahrt 250, Eisenbahn 80, Binnenschiffahrt 30 Milliarden Tonnen-Kilometer.

Da die Binnenschiffahrt nicht nur den sparsamsten Menschenbedarf, sondern auch den geringsten Betriebsstoffverbrauch hat, so ist klar, daß ihre Bedeutung im Krieg außerordentlich zugenommen hat, auch dadurch, daß die Eisenbahn durch Kriegstransport-Bedürfnisse und neue weite Strecken übermäßig in Anspruch genommen wurde. Überall da wird die Binnenschiffahrt mit besonders gutem Erfolg einspringen, wo größere Gütermengen lange Strecken ohne Umladung zurückzulegen haben. Daß die Binnenschiffahrt noch erhebliche Mengen übernehmen könnte, war vorhergesehen. Aber ihre jetzt bewiesene Leistungsfähigkeit hat alle Erwartungen auch ihrer führenden Männer weit übertroffen, und zwar nicht zum geringsten dank der Elastizität durch ihren gelockerten Aufbau aus einer sehr großen Zahl von Privatunternehmungen verschiedener Größe.

Gegenüber dem frischen Leben auf den Strömen, die vom Binnenland in die deutschen Meere führen, ist — wie schon erwähnt — die Donau stark zurückgeblieben, obwohl sie von Regensburg bis zur Mündung einen für die Großschiffahrt geeigneten Weg von 2400 km Länge darstellt. Ihre belebtesten Häfen: Budapest, Belgrad, Wien, Regensburg hatten nur Umschlagsmengen zwischen 1,2 Millionen Tonnen und 700000 t (gegenüber beispielsweise je etwa 5 Millionen Tonnen in Mannheim und in Ludwigshafen). Von allen Gründen, die zur Erklärung dienen können und zum Teil schon genannt wurden, scheint mir der bedeutsamste zu

sein, daß kein verkehrsreiches Meer mit pumpender oder saugender Wirkung den Verkehr auf dem Strom und die Gedanken der Anwohner angeregt hat zur vollen Ausnützung dieses Verkehrsweges. Denn unsere Flüsse haben nicht nur als praktische Verkehrswege ihre Bedeutung, sondern ihr Einfluß auf die geistige Ausbildung und Ausrichtung der Anwohner — bewußt oder unbewußt — ist nicht geringer einzuschätzen. Sie regen den Wandertrieb an — „vom Wasser haben wir's gelernt, das Wandern", — sie geben den Gedanken den Zug in die Weite, sie schaffen die geistige Verbindung vom Land zum Meer. Als im 12. Jahrhundert die norddeutsche Tiefebene noch Getreidelieferantin für das dichtbevölkerte Flandern, für Friesland und für Norwegen war, und als die Seestädte Hamburg und Lübeck die Getreideausfuhr organisierten, da entstanden auf ihre Veranlassung sogar neue Ortschaften als Zubringerstellen an den Flüssen, und der Bauer, der sein Korn dort auf dem Flußschiff ablieferte, wußte, daß es in langer Reise flußabwärts und dann über See in ferne Länder gehen würde. Und die Schwarzwälder, die ihre schönsten Tannen, die sogenannten „Holländer", selbst bis hinab nach Rotterdam flößten, als Schiffsmasten für Seeschiffe, die sahen die ferne See und die seefahrenden Schiffe mit eigenen Augen und brachten Kunde davon nach Hause. Kann man da glauben, daß solche Dinge ohne Einfluß geblieben seien?

Gneisenau, der große Besieger Napoleons, spricht einmal davon, wie er in seiner Jugend in Würzburg oft vom Ufer des Mains den dahineilenden Fluten nachgesonnen habe bis zur Mündung ins Meer, und wie er dadurch angeregt worden sei zu Gedanken über die Gründung von Städten und überseeischen Kolonien. Wieder aber finden wir für das, was uns bewegt, den Ausdruck beim Dichter, und abermals bei Goethe, der ja seine Jugend an den Ufern desselben Mains verlebt hat. Ich meine die hinreißenden Worte des Vierundzwanzigjährigen aus Mahomets Gesang, in denen er den Strom besingt und anruft:

> Und die Flüsse von der Eb'ne
> Und die Bäche von den Bergen
> Jauchzen ihm und rufen: „Bruder!
> Bruder, nimm die Brüder mit,

Mit zu Deinem alten Vater,
Zu dem ew'gen Ozean,
Der mit ausgespannten Armen
Unser wartet . . ."
„Kommt ihr alle!" —
Und nun schwillt er
Herrlicher; ein ganz Geschlechte
Trägt den Fürsten hoch empor!
Und im rollenden Triumphe
Gibt er Ländern Namen, Städte
Werden unter seinem Fuß . . .
Und so trägt er seine Brüder,
Seine Schätze, seine Kinder
Dem erwartenden Erzeuger
Freudebrausend an das Herz.

Unsere Ströme sind also nicht nur Adern des Verkehrs, sondern wirkliche Schlagadern des Lebens überhaupt; aber — in Wechselwirkung: sie geben Möglichkeiten; im Menschen muß die Bereitschaft liegen, zu ergreifen und zu gestalten. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet ist die Lage Deutschlands zum Ozean, der größten Wasserstraße der Erde, vortrefflich. Wir besitzen das große und volkreiche Hinterland; die wenigen hundert Seemeilen aber, um die unsere Küsten zurückliegen, etwa gegenüber den englischen, spielen in geistiger Hinsicht und in bezug auf den Verkehr gar keine Rolle. Das beweisen die großen geschichtlichen deutschen Leistungen in der friedlichen und in der kriegerischen Seefahrt zur Genüge.

Daß aber der deutsche Mensch alle Kräfte sachlicher wie geistiger Art, die im Element „Wasser" beschlossen sind, in vollendeter Weise zu heben versteht, vollkommener sogar als der Brite, das sollte diese Betrachtung über „Hochseefahrt und Binnenwasserstraßen" einmal zeigen. Weit über alles Praktische hinaus, wozu etwa die Rekrutierungsmöglichkeit der

Kriegsmarine in der Binnenschiffahrt zu rechnen wäre, haben die deutschen Binnenwasserstraßen auf ihre ganz natürliche Weise eine Verbindung geschaffen zwischen Seefahrt und Binnenland. Sie haben im deutschen Volk eine Aufgeschlossenheit bewirkt, die sich gezeigt hat, als nach der deutschen Einigung 1871 durch die Beseitigung der künstlichen innerdeutschen Grenzen Gewerbe, Industrie und Handel ihren gleichzeitigen Aufschwung nahmen und schlagartig ein deutscher Welthandel, eine große deutsche Handelsflotte und zu ihrem Schutz eine starke Kriegsflotte entstanden. Nur dieser vorhandenen Aufgeschlossenheit ist es zu verdanken, daß all dies in so kurzer Zeit geschehen konnte.
Den Beschluß bilde deshalb das voll bestätigte Wort des deutschen Geographen Vogel: „Die großen Grundzüge der Lage des Landes und der Beschaffenheit des Hinterlandes sind die wichtigsten, die in Wahrheit entscheidenden geographischen Faktoren für die Gestaltung der Seeschiffahrt eines Volkes."

DIE MASSE IM SEEKRIEG

Wir sind durch den Ostfeldzug an riesige Zahlen gewöhnt, aber die Mitteilung aus unserem Hauptquartier, daß bis zum 1. November 1941 durch unsere Wehrmacht 389 sowjetische Divisionen zerschlagen worden sind, hat doch ein neues Staunen ausgelöst über die Massen, mit denen der deutsche Soldat im Osten zu kämpfen hat, und eine tiefe Dankbarkeit dafür, daß er ihrer Herr geworden ist. Wie mögen aber die Empfindungen unserer Gegner in London sein, die seit Jahren die Bolschewisten umworben haben, bis ihre Saat jetzt, 1941, Früchte zu tragen schien? Ob und wann Churchill Bescheid bekommen hat über die Bestände ausgebildeter Divisionen, Batterien, Tank- und Flugzeuggeschwader, U-Boote und anderer Kriegsmittel, über die Stalin verfügte, wissen wir nicht. Wir dürfen aber sicher sein, daß Churchill und Roosevelt sich und ihre Völker vor der Weltgeschichte nicht belastet hätten mit dem Fluch dieses teuflischen Waffenbündnisses, wenn sie nicht wenigstens darüber völlig beruhigt gewesen wären, daß einer solchen furchtbaren Anhäufung von

Truppen und Kriegsgerät selbst die gefürchtete deutsche Wehrmacht nicht gewachsen sein würde, womit freilich ihr Verbrechen gegenüber Europa nur um so größer wird. Denn wer hätte dann den bolschewistischen Horden Einhalt geboten? Die britische Seemacht etwa?
Es ist lehrreich, einmal festzustellen, daß die deutschen Waffenerfolge auf keinem Kriegsschauplatz durch zahlenmäßige Überlegenheit errungen wurden, nicht in Polen und nicht in Norwegen, nicht im Westfeldzug und nicht in Afrika, nicht auf dem Balkan und nicht in Rußland und erst recht natürlich nicht im Seekrieg. Da der Brite aber auf die Masse und Zahl baut, so können wir eben an der ungeheuren sowjetischen Kampfmasse den Grad der britischen Enttäuschung über den bisherigen Verlauf des Ostfeldzuges ermessen. In dem vor 130 Jahren geschriebenen tiefgründigsten wissenschaftlichen Werk über den Krieg, dem des preußischen Generals von Clausewitz, finden wir ein Kapitel über den Einfluß der Zahl und Menge im Krieg. Darin berichtet Clausewitz, daß es Zeiten gegeben habe, in denen die Feldherren gar keinen Wert darauf legten, mit überlegenen Kräften in den Kampf einzutreten, und Zeiten, in denen man sich auf die zahlenmäßige Überlegenheit verließ. Erfahrung und Logik führen Clausewitz zu dem Schluß, daß die Überlegenheit an Zahl zwar das allgemeinste Prinzip des Sieges sei, aber sie stelle doch nur einen der entscheidenden Faktoren dar, und er schließt: weit entfernt, mit der Überlegenheit der Zahl alles oder auch nur die Hauptsache gewonnen zu haben, erreicht man vielleicht nur sehr wenig damit, je nachdem die mitwirkenden Umstände so oder anders seien. Solcher mitwirkender Umstände gibt es viele; wir wollen nur einige nennen: bessere Ausrüstung und Ausbildung, geschicktere Benutzung des Geländes, richtigere Einschätzung des Gegners, geistvollere Leitung, größere Verantwortungsfreudigkeit der Führer, stärkere Verbundenheit zwischen der kämpfenden Front und der obersten Spitze. Wir sehen schon, wie hier innere Antriebe im Wettbewerb stehen mit den greifbaren äußeren Mitteln der Kriegführung.
Wie weit aber dürfen wir solche, offenbar aus dem Landkrieg entnommene Gedanken auf den Seekrieg übertragen, wo dem Befehlshaber kein Gelände zu Hilfe kommt, wo also der Kampf für den Schwächeren ungleich schwieriger sein muß als an Land? — Auch die Seekriegsgeschichte kennt

manche Niederlage des zahlenmäßig Stärkeren. In der größten Seeschlacht des griechischen Altertums, bei Salamis, focht die kleine athenische Flotte siegreich gegen die vielfache Übermacht der persischen Geschwader. In derjenigen Seeschlacht, in der bis heute die größte Menschenzahl im Kampf stand, bei Lepanto, 1571, wurden 120000 Mann der Türkenflotte von 80000 Spaniern, Genuesen, Venezianern und Päpstlichen besiegt. Und endlich: die Skagerrakschlacht, die in bezug auf die Kampfkraft der beteiligten Schiffe die bedeutendste Seeschlacht bis heute ist, wurde ein Sieg der 21 deutschen Großkampfschiffe über die 37 britischen. Aber das anschaulichste Beispiel bietet der Verlauf des Russisch-Japanischen Krieges 1904—1905.

Rußland wollte die unbedingte Vorherrschaft in Ostasien erringen. Das lag im Zug der imperialistischen Träume jener Zeit. So wie das britische Parlamentsmitglied Sir Charles Dilke in seinem berühmten Werk „Das größere Britannien" die Erwerbung Chinas, Japans, Chiles, Perus und der La-Plata-Staaten forderte, so sprachen führende Männer in Petersburg aus, China müsse eine russische Statthalterschaft werden. Den zu erwartenden japanischen Widerstand gedachte man durch Besetzung der Mandschurei, Eroberung Koreas und des ganzen japanischen Inselreiches zu brechen. Wie die russischen Heere damals auf den mandschurischen Schlachtfeldern vernichtet wurden, ist bekannt. Wir beschränken uns auf eine Betrachtung des Seekrieges.

Der Kern der japanischen Flotte bestand 1904 aus 6 Linienschiffen und 6 Kreuzern. Alle waren im Ausland gebaut, denn Japan besaß noch keine Werften zur Herstellung größerer Kampfschiffe. Da ein Ankauf fremder Kriegsschiffe während des Krieges aus politischen Gründen nicht in Frage kam, so gab es also keine Ersatzmöglichkeiten für Ausfälle. Mehr als schwierig, ja fast unlösbar, war die dem japanischen Flottenchef, Admiral Togo, gestellte Aufgabe. Gegen die russische Ostasienflotte, die — materiell gleichstark — von ihren Kriegshäfen Port Arthur und Wladiwostok die Verbindungen zwischen den japanischen Inseln und Korea bzw. der Mandschurei zangenartig bedrohte, hatte er die Überführung starker Heere und ihres laufenden Nachschubes auf das Festland zu sichern. Man kann solche Aufgabe durch kühnen Angriff lösen mit dem Ziel der Vernichtung des Feindes, wenn auch unter Inkaufnahme eigener empfind-

licher Verluste. Aber ein solches Vorgehen verbot sich für Admiral Togo, denn von Beginn des Krieges an lastete auf ihm das Bewußtsein, daß Rußland in der Ostsee ein zweites gleichwertiges Geschwader besaß, das vermutlich in denkbar kürzester Zeit ebenfalls im Fernen Osten erscheinen würde. Was wurde, wenn dann die japanische Flotte, unfähig, Verluste zu ergänzen, zu schwach geworden war? Wie wurde andererseits die Lage, wenn Togo sich eines Tages mit seiner schwierigen Nachschub-Sicherungs-Aufgabe einer doppelten russischen Überlegenheit gegenübersah? Wohl hätte die japanische Flotte sich selbst dem Kampf durch Rückzug in die befestigten Häfen der Inseln entziehen können, aber dann verbluteten sich die japanischen Armeen in der Mandschurei ohne Nachschub.
Hoffnungslos schien hier die Minderheit dem Druck der größeren Masse preisgegeben. So dachten auch die mechanisch rechnenden Männer der russischen Kriegsleitung. Aber der Tüchtigkeit des Japaners Togo kamen Unbeholfenheit und Verständnislosigkeit auf russischer Seite zu Hilfe. Obwohl im Mai 1904 die Japaner zwei Linienschiffe, ein volles Drittel ihres Kampfgeschwaders, auf russischen Minen vor Port Arthur verloren, versagte das russische Fernost-Geschwader, schwächlich und ungeschickt geführt, völlig und beschränkte sich von Mitte August 1904 an darauf, im Hafen von Port Arthur liegend, an seiner Verteidigung gegen Landangriffe teilzunehmen. Aber damit nicht genug: anstatt daß die Fahrt des russischen Ostsee-Geschwaders nach Ostasien mit allen Mitteln beschleunigt wurde, verzögerte man die Ausreise bis Oktober 1904, und zu guter Letzt wurde den kampfkräftigen Schiffen und ihrem fähigen und charaktervollen Geschwaderchef, Admiral Rojestvensky, noch ein Haufen veralteter, gefechtsunbrauchbarer, langsamer Schiffe aufgezwungen, die — sinnloser Ballast — seine Fahrt aufhielten. Inzwischen eroberten die Japaner den wichtigen, südlicheren russischen Kriegshafen Port Arthur, Togo aber, durch keinen Gegner in See mehr beschäftigt, gewann Zeit, die durch den langen Kriegsdienst entstandenen Schäden an Schiffen und Maschinen auszubessern. — So bewegte sich denn am nebligen Morgen des 27. Mai 1905 eine ungefüge Masse großer und kleiner, schneller und langsamer, neuer und alter Kriegs- und Handelsschiffe der Russen durch die Tsuschimastraße zwischen Japan und Korea, nicht um einen Sieg zu erfechten, sondern nur noch, um den schützenden Hafen Wladiwostok zu

erreichen. Mit bewährter Ruhe und Sicherheit gelang es dem japanischen Flottenchef Togo, innerhalb einer Stunde des frühen Nachmittags durch geschickt geführten Angriff auf die feindliche Spitze dem schwerfälligen Koloß das Haupt abzuschlagen. Damit löste sich jede Ordnung in der russischen Flotte; ihre Teile stoben auseinander und wurden überallhin verfolgt. Am Morgen des nächsten Tages fand diese größte Vernichtungsschlacht der Seekriegsgeschichte ihr Ende; 4 von den 35 Schiffen, die in den Kampf eingetreten waren, ergaben sich, einige versprengte Fahrzeuge entkamen nach Wladiwostok oder ließen sich in neutralen Häfen internieren, der Rest lag auf dem Grund des Meeres, Admiral Rojestvensky war bald nach Beginn der Schlacht schwer verwundet worden, er kann für den Zusammenbruch seines Geschwaders nicht verantwortlich gemacht werden. — Nur selten in der Geschichte hat die rohe Masse ein solches Fiasko erlebt wie im Russisch-Japanischen Krieg. Nach der Seeschlacht bei Tsuschima konnte Japan der Sieg nicht mehr streitig gemacht werden. Die Friedensverhandlungen kamen in Gang.

Was lehrt uns dieses große Beispiel der verfehlten russischen Seekriegführung? Zahl und Masse sind, zumal im Seekrieg, gewichtige Faktoren, aber entscheidend sind sie nicht, und kein Schlagwort führt mehr in die Irre, als daß der Schlachtengott immer bei den stärksten Bataillonen sei. Gewiß hat jede verantwortliche Führung die Pflicht, zum Entscheidungskampf die Kräfte so stark wie nur möglich zu versammeln. Aber der Schlachtengott ist nicht bei der Masse, und selbst alles Schlachtenglück nützt nichts, wo Geist und Herz der Kämpfenden versagen. Wodurch siegten die Griechen bei Salamis? Durch geistvolle Führung, die eine Entfaltung der persischen Übermacht im engen Raum verhinderte. Wodurch wurde die Türkenflotte bei Lepanto besiegt? Durch die überlegene moralische Kampfkraft der Christenvölker. Wer erzwang den deutschen Sieg in der Skagerrakschlacht, obwohl das Glück einseitig den Gegner begünstigte? Herzhafte Führer, die wußten, was sie ihren Besatzungen und Schiffen zutrauen konnten. Warum unterlagen die Russen den Japanern trotz Tüchtigkeit des russischen Geschwaderchefs und trotz der unbestreitbaren Tapferkeit ihrer Schiffsbesatzungen im Kampf? Wegen des Versagens der obersten russischen Kriegsleitung, das sich auch den Besatzungen mitteilte und den Kämpfenden die zuversichtliche Ver-

bundenheit mit der Heimat raubte. Worin endlich liegt der Grund für die Unaufhaltsamkeit unserer Soldaten im Osten, trotz riesiger zahlenmäßiger Übermacht des Feindes? Worin — dem durchaus zu vergleichen — der Grund für die erfolgreichen Kriegsleistungen unserer Kriegsmarine, die überall, und oft mit notdürftigen Behelfsmitteln, an den überlangen Küsten und in den Weiten des Ozeans ihren Kampf gegen überlegene Masse und Zahl zu kämpfen hat? — Der Grund liegt gerade in dem von jeher vorhandenen Bewußtsein von der Wahrscheinlichkeit, einen Lebenskampf gegen zahlenmäßige Überlegenheit führen zu müssen, und in der dadurch erzwungenen Leistung, die von Clausewitz erwähnten mitwirkenden Umstände positiv für uns zu gestalten: sei es vorbereitend Materialherstellung und Ausbildung von Offizier und Mann, oder sei es im Krieg die Leitung der Operationen, wobei militärisches Können, Geist, Phantasie und Verantwortungsfreudigkeit die wesentlichen Faktoren sind, oder sei es die Führung im Kampf, wo Tüchtigkeit und Herzhaftigkeit die Überlegenheit über die Masse schaffen müssen und können; oder sei es schließlich der Kampf, das Kämpfen selbst, wo zur ersten Voraussetzung der Standhaftigkeit, nämlich zum Vertrauen in Führung, Ausbildung und Waffe, der unerschütterliche Glaube an den hohen Sinn unseres Kampfes kommt, der die moralische Überlegenheit verleiht, und — zuletzt das Wichtigste — wo die Seelenstärke jedes einzelnen gewogen wird, und zwar nun im einfachen Mann ebenso wie im höchsten Führer, und wo jene unmeßbaren, unbezwingbaren Kräfte des deutschen Herzens sich bewähren, die ihre Wurzeln in der Heimat haben.

Messen wir von diesem Standpunkt aus die Kräfte der Masse, die Großbritannien gegen uns aufbietet, an den Worten eines der bedeutendsten britischen politischen Schriftsteller, der sich in einer angesehenen Zeitschrift Ende August 1941 wörtlich folgendermaßen geäußert hat: „Unser Volk besitzt wohl Stolz, Ausdauer, Mut und eine prächtige Hartnäckigkeit; es hat aber nicht den flammenden Glauben und die starke Hoffnung seiner Feinde. Der Grund liegt darin: während die anderen für das kämpfen, was sie für ihre Zukunft halten — sind bei uns Tausende der Ansicht, daß sie nur für die Vergangenheit anderer Leute fechten. Im Gegensatz zu den Deutschen sind wir mit Macht und Ruhm gesättigt. Den Durchschnittsbriten langweilt Indien, langweilen die Kronkolonien,

rühren die Dominien nicht. Was er wirklich erstrebt, ist die Möglichkeit, wieder sein eigenes Leben zu leben, in den alten Verhältnissen und ohne Sorgen um politische und wirtschaftliche Stabilität. Das ist allerdings eine schlaffe Geisteshaltung gegenüber einer so großen Aufgabe."
Diesen matt gewordenen Seelenkräften des Briten und der entseelten Maschinerie der bolschewistischen Masse stellen wir zum Schluß deutsche Soldatenworte, abermals von Clausewitz, gegenüber. Das erste: „Rüsten wir uns mit einem Gefühl und mit einer Gesinnung, die dem großen Augenblick entsprechen, und tragen wir so in jene materiellen Rüstungen die Seele hinein." Und das zweite: „Es gibt keine Hilfe außer uns selbst; es gibt keine Rettung außer der, welche in unserer Kraft, in unserem Verstande, in unserem Herzen ist." Und das dritte: „Der wiederholte ehrenvolle Kampf des Deutschen gegen die Übermacht erlaubt, berechtigt, nötigt die Deutschen zum Selbstvertrauen."

DER FLUGZEUGTRÄGER

Zum fünften Male während dieses Krieges hat die britische Admiralität, am 15. November, den Verlust eines Großkriegsschiffes zugeben müssen mit der Versenkung des Flugzeugträgers „Ark Royal". Drei Flugzeugträger und zwei Schlachtschiffe sind es, die von den Streitkräften unserer Kriegsmarine, und zwar abwechselnd von unseren U-Booten und Schlachtschiffen, bis jetzt vernichtet worden sind. Den Anfang machte der Flugzeugträger „Courageous", 22500 t groß, den am 17. September 1939 Kapitänleutnant Schuhart mit seinem U-Boot westlich der Orkney-Inseln zum Sinken brachte. Ihm folgte die erste Heldentat unseres unvergeßlichen Prien, der mit seinem U-Boot am 13. Oktober 1939 im Kriegshafen Scapa Flow das 29000 t große Schlachtschiff „Royal Oak" versenkte. Dann kamen unsere Schlachtschiffe „Scharnhorst" und „Gneisenau" an die Reihe; im höchsten Nordmeer bei der Insel Jan Mayen war es, wo sie am 8. Juni 1940 das Schwesterschiff der „Courageous", den Flugzeugträger „Glorious", in überraschendem Angriff vernichten, ohne daß auch nur eines seiner rund 50 Flugzeuge Zeit zum Starten gehabt hätte. Der ferne

Atlantik südwestlich Island war der Schauplatz, auf dem sich die Vernichtung des größten Schlachtschiffes der Welt, des 46000 t großen „Hood", vollzog, der am 24. Mai 1941 nach kurzem Feuergefecht mit unserem Schlachtschiff „Bismarck" in die Luft flog. Und nun war es wieder ein U-Boot unter dem Kommando von Kapitänleutnant Guggenberger, das den 22600 t großen modernen Flugzeugträger „Ark Royal" zur Strecke brachte, wodurch wir auch zum ersten Male Kunde vom Auftreten deutscher U-Boote im Mittelmeer erhielten.

Weil den Flugzeugträgern in der heutigen Seekriegführung eine besondere Bedeutung zukommt, und weil also mit der Versenkung der „Ark Royal" etwas besonders Wichtiges erreicht worden ist, soll nun über Flugzeugträger, ihre Einrichtungen, Aufgaben und Möglichkeiten ausführlicher gesprochen werden.

Der Seekrieg erlebt in merkwürdiger Wiederholung die Tatsache, daß, wie im Weltkrieg, auch in diesem Krieg eine neue Waffe kampfkräftig in Erscheinung trat. Im Weltkrieg war es das Unterseeboot, heute ist es die Luftwaffe. Freilich, so jung, wie im Weltkrieg das U-Boot war, ist die Luftwaffe in diesem Krieg nicht mehr. Denn sie reicht, wenn auch mit schwachen Anfängen, sogar schon in die Zeit vor dem Weltkrieg zurück; die Marineluftstreitkräfte haben also am Weltkrieg mitgewirkt, wenn auch — ihrem damaligen Entwicklungsstand entsprechend — noch nirgends entscheidend. Aber ihre Möglichkeiten waren erkannt und wurden genützt und vervollkommnet, und zwar nicht nur die Aufklärung, sondern auch schon der Angriff mit Bombe und Torpedo. Es gab, soweit es das Wetter zuließ, regelmäßige Aufklärungsstreifen über See von den Küstenflugstationen aus, und es gab auch schon Flugzeugschiffe, Mutterschiffe, die eine größere oder kleinere Anzahl von Seeflugzeugen — also von Flugzeugen mit Schwimmern statt der Räder — an Bord beherbergten. Diese Flugzeuge wurden mit einem Kran ausgesetzt, starteten vom Wasser aus, gingen nach ihrem Aufklärungsflug in der Nähe des Mutterschiffs wieder aufs Wasser nieder und mußten mit dem Kran wieder eingesetzt werden. Auf solche Weise hätte 1916 ein Flugzeug vom englischen Flugzeugmutterschiff „Engadine", wenn es nicht wegen Motorschadens nach einer halben Stunde schon wieder hätte landen müssen, auf den Verlauf der Skagerrakschlacht Einfluß ge-

winnen können, ebenso wie auf unserer Seite die Luftschiffe, wenn es einem von ihnen trotz der schlechten Sichtigkeit gelungen wäre, Fühlung am Feind zu gewinnen.
Mit der allgemeinen Leistungssteigerung des Flugzeuges wurde auch seine Verwendbarkeit im Rahmen der Seekriegführung vielseitiger und bedeutungsvoller. Demgemäß sind Schlachtschiffe und Kreuzer ohne eigene Bord-See-Flugzeuge heute kaum mehr vorstellbar, und auch Flugzeugmutterschiffe finden wir in allen größeren Marinen. Aber die Flugzeuge müssen nicht mehr umständlich mit dem Kran ins Wasser gesetzt werden, sondern ihr Start kann durch eine Schleudervorrichtung unmittelbar von Bord aus erfolgen, und ihre Rückkehr an Bord ließ sich verbessern durch das Landesegel, das, flach auf dem Wasser nachgeschleppt, sich durch die Fahrtgeschwindigkeit des Schiffes strafft und die Anbordnahme des hinaufgleitenden Flugzeuges vereinfacht.
Mit der Leistungssteigerung des Flugzeuges nahmen aber auch die Ansprüche der Seekriegführung an die Seeluftwaffe im ganzen zu. Mochten die angegebenen Einrichtungen für Aufklärungsaufgaben noch ausreichen; je mehr man aber auch im Seekrieg an den Angriff aus der Luft dachte, um so weniger konnten die Bordflugzeuge der Kriegsschiffe und die Seeflugzeuge der Mutterschiffe genügen. Und wenn man gar in engem Zusammenwirken mit einer schnell marschierenden Flotte den Einsatz größerer Zahlen von schweren Bomben- oder Torpedoflugzeugen erreichen wollte, die rasch gestartet und wieder an Bord genommen werden mußten, so gab es keine Schleudern und Landesegel, die solche Anforderungen hätten erfüllen können. Seemächte, die sich nicht darauf beschränken konnten und wollten, solche Angriffe von Landstationen aus anzusetzen, sahen sich also vor die Notwendigkeit gestellt, Schiffe zu konstruieren, auf denen nicht nur alle Arten der in Betracht kommenden Flugzeuge in ausreichender Anzahl untergebracht werden konnten, sondern auf denen sie auch in rascher Aufeinanderfolge starten und landen könnten.
So entstand der Flugzeugträger. Er ist, neben allen anderen Kriegsschiffen, eine Merkwürdigkeit, denn er ist ja nichts anderes als ein mit großer Eigengeschwindigkeit die hohe See befahrender Landflugzeugplatz, ein Rollfeld mit zugehörigem Fliegerhorst. Das Rollfeld, Flugdeck

genannt, das den an Bord befindlichen Flugzeugen, vom schnellen Jäger bis zum schweren Torpedoflugzeug, das sichere Starten und Landen ermöglichen muß, ist das A und O des Schiffes, der Maßstab für seine eigenartige äußere Gestalt. Kommandobrücke, Schornstein und Masten, die bei anderen Schiffen in der Mittschiffslinie liegen, mußten weit nach der Seite weichen oder sind zum Teil ganz unsichtbar geworden, um die durchlaufende Fläche des Flugdecks nicht zu stören, das für den Start der Flugzeuge eine Mindestlänge von rund 200 Meter haben muß, während bemerkenswerterweise für die Landung der Flugzeuge eine viel kürzere Strecke ausreichen würde, weil quer gelegte Bremsseile sich dem ausrollenden Flugzeug anhängen und seine Landegeschwindigkeit rasch abbremsen.

Stellen wir uns nun die unförmige Riesenhaftigkeit eines modernen Flugzeugträgers, wie beispielsweise „Ark Royal" es war, und einige der erforderlichen Einrichtungen anschaulich vor, so wird uns bewußt werden, welch eine Fülle neuartiger Aufgaben beim Bau solcher Schiffe zu lösen war, aber auch tatsächlich in brauchbarer Weise gelöst worden ist: ein Schiff mit einem 18 Meter hohen Überwassergebäude von 220 Meter Länge und 29 Meter Breite, darüber sozusagen als Dach das Flugdeck sogar 240 Meter lang. Den Raum unter dem Flugdeck nehmen in zwei Stockwerken die Hallen ein, die Platz bieten müssen für etwa 70 Flugzeuge verschiedener Art. Diese müssen einerseits seefest auch für den schwersten Seegang aufgestellt sein, andererseits muß bei ihrer Unterbringung Rücksicht genommen werden auf die notwendige regelmäßige Wartungs- und Ausbesserungsmöglichkeit und auf die Möglichkeit zum Beladen mit Bomben und Torpedos und schließlich auf die Beförderungsgelegenheit zu den Aufzügen, mit denen die Flugzeuge — je nach Bedarf — aufs Flugdeck hinaufgeschafft werden; Aufzüge von mindestens 80 qm Bodenfläche übrigens, die bei stark vibrierendem und in Seegang heftig arbeitendem Schiff sicher bewegt werden müssen. Dazu kommen in den Hallen die Werkstätteneinrichtungen und Ersatzteillager, die Beförderungsgeräte für die schwere Munition und schließlich die besonders wichtigen Lüftungs- und Feuerlöschanlagen. Denn, wohl brauchen die Munitionskammern und die Benzinvorräte für die Flugzeuge nicht in der Nähe der Hallen zu liegen, sondern können im Unterschiff untergebracht

sein, aber die zahlreichen Benzinleitungen zum Betanken der Flugzeuge in der Halle sind unvermeidlich, und unvermeidlich ist es auch, daß immer wieder da und dort kleine Benzinmengen verschüttet werden, wodurch erhöhte Explosions- und Brandgefahr entsteht. Will man gar, wie es auf den neuesten Flugzeugträgern geplant zu sein scheint, die Flugzeugmotoren vor dem Start in der Halle warm laufen lassen — was bisher nur auf dem Flugdeck geschah — so sind naturgemäß Lüftungseinrichtungen von ganz besonderer Wirksamkeit erforderlich. Andererseits käme allerdings für die Schnelligkeit des Startbetriebes ein erheblicher Gewinn heraus.

Daß ein Schiff solcher Art im Vergleich zu anderen Kriegsschiffen ungemein empfindlich ist, ergibt sich aus dem Gesagten. Schützen, etwa durch Panzerung, lassen sich die riesigen hochgelegenen Hallen und das Flugdeck nicht; und so vermögen denn Granattreffer in das Flugdeck leicht den ganzen Flugbetrieb zu lähmen, während jeder Treffer in das Überwasserschiff, das dank seiner Größe ein vortreffliches Ziel bietet, durch nachfolgende Brand- oder Explosionsgefahr verhängnisvoll werden kann. Ein Flugzeugträger ist also seiner Art nach außerstande, selbst mit einem verhältnismäßig schwachen Gegner ein Artilleriegefecht zu führen. Man beschränkt sich deshalb, zumal seine Bauart auch keine günstige Aufstellung namhafter Schiffsartillerie zuläßt, auf eine Ausstattung mit reichlicher leichter und schwerer Flak, die auch gegen Schiffsziele Verwendung finden kann.

Man wird den Flugzeugträger daher nicht den Gefahren eines Artilleriegefechts aussetzen, sondern wo immer ein Zusammentreffen mit dem Feind möglich ist, wird er nur im Schutz eigener Kampfeinheiten fahren. Selbst unerreichbar für den Gegner, soll er seine Waffe, die Flugzeuge, aus der Ferne ansetzen sowohl zur Aufklärung als auch zum Angriff mit Torpedo und Bombe, wobei er seinen angreifenden Kampfflugzeugen sogar Jagdschutz mitgeben kann, denn auch eine Jagdstaffel gehört zur Ausstattung des Flugzeugträgers. Der Flugzeugträger bedeutet also, obwohl selbst schutzbedürftig, eine beträchtliche Steigerung der Angriffsstärke eines Kampfverbandes und zugleich verstärkt er durch seine Jagdflugzeuge dessen Abwehrkraft gegen feindliche Angriffe aus der Luft. Ein Haupterfordernis ist für den Flugzeugträger hohe Geschwindigkeit; denn

er muß nicht nur mit der Höchstgeschwindigkeit seines Verbandes Schritt halten können, sondern nachdem er zum Starten oder Landen seiner Flugzeuge in der Windrichtung laufen mußte, soll er aus eigener Kraft wieder Anschluß an sein Gros gewinnen können, er braucht also höhere Geschwindigkeit. Dieser Forderung zu entsprechen, bemüht man sich nun, die Geschwindigkeit der Flugzeugträger, die zur Zeit ungefähr derjenigen der Schlachtschiffe gleich ist, höher zu treiben; wie es aber um die technischen Möglichkeiten dazu bestellt ist, zeigt eine Äußerung im amerikanischen Abgeordnetenhaus, daß eine Erhöhung der Geschwindigkeit um 3 Seemeilen die Zahl der unterzubringenden Flugzeuge um 40% herabsetzen würde.

Hat nun der Flugzeugträger wohl die Erwartungen erfüllt, die in ihn gesetzt wurden? Die Frage ist zu bejahen. Von allen Schauplätzen des Seekriegs hören wir immer wieder vom Auftreten der Flugzeugträger, und aus ihrer regen Verwendung läßt sich darauf schließen, daß sie sich als brauchbar erwiesen haben und dem Briten, der ihnen durch seine Schlachtschiffe den nötigen Schutz gegen Überwasserangriffe gewähren kann, unentbehrlich sind. Daß sie sich in der Aufklärung, z.B. im Atlantik, aber auch im Mittelmeer, bewähren würden durch den leichten Überblick, den ihre Flugzeuge über große Seegebiete nehmen können, war vorauszusehen. Ihren größten Kampferfolg aber errangen sie im Angriff auf unser Schlachtschiff „Bismarck", an dem die Flugzeugträger „Victorious" und „Ark Royal" entscheidenden Anteil hatten.

Um so stärker fällt nun der Verlust der „Ark Royal" für Großbritannien ins Gewicht. Denn neben drei kleineren und langsamen Schiffen mit geringerem Flugzeugbestand besaß die britische Flotte bei Kriegsausbruch 1939 vier schnelle große Flugzeugträger, von denen „Ark Royal", erst 1938 in Dienst gestellt, der einzige wirklich moderne war; und nur noch der älteste, am wenigsten leistungsfähige von diesen vier, „Furious", ist übriggeblieben, liegt aber zur Zeit nicht verwendungsfähig auf einer amerikanischen Werft. Sechs weitere Flugzeugträger hatte die britische Marine im Bau, vier davon wurden bisher fertiggestellt. Aber auch von ihnen liegen zwei, „Illustrious" und „Formidable", schon wieder beschädigt — davon mindestens „Illustrious" durch unsere Stukas im Mittelmeer sehr schwer beschädigt — auf amerikanischen Werften. So

stehen dem Feind, außer den vier alten, wenig leistungsfähigen Schiffen, im Augenblick nur zwei moderne Flugzeugträger, „Victorious“ und „Indomitable“, zur Verfügung, und wir dürfen glauben, daß der Verlust der „Ark Royal“ in Großbritannien angesichts der weiträumigen Aufgaben der britischen Flotte als eine bittere Einbuße an Kampfkraft zur See empfunden wird.

Fußnote

Der Rundfunkvortrag „Der Flugzeugträger“ wurde am 5. Dezember 1941 gehalten. Am 10. Dezember wurden bei Singapore die beiden britischen Schlachtschiffe „Prince of Wales“ und „Repulse“ von Torpedoflugzeugen der japanischen Marine versenkt. Ein britischer Flugzeugträger, dessen Jagdflugzeuge zur Abwehr des japanischen Angriffs auf die Schlachtschiffe hätte dienen können, war nicht zur Stelle. Es stand — nach Churchills späterer Erklärung — „unglücklicherweise“ kein Flugzeugträger zur Verfügung, der die schnellen Schlachtschiffe begleiten konnte. Aus Mangel an modernen, schnellen Flugzeugträgern hatte die britische Flotte ihren nach Ostasien entsandten Schlachtschiffen nur älteie und langsamere Flugzeugträger beigeben können.

INHALTSVERZEICHNIS



